TRANSPORTS COLLECTIFS D'AVENIR

pour la région métropolitaine de Montréal

VISION 2020

AMT

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

PLAN STRATÉGIQUE
DE DÉVELOPPEMENT
DU TRANSPORT COLLECTIF

Notre mission : accroître les services de transport collectif
afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes
dans la région métropolitaine de Montréal.

VISION

Que seront les transports collectifs dans la région de Montréal en 2020 ? C'est ce que nous nous sommes prêtés à imaginer dans ces pages, avec tout à la fois vision, ambition, concertation et réalisme.

Vision, en concevant des services qui facilitent les déplacements de tous, en toute équité et en respect du développement durable. Ambition, en élaborant un réseau métropolitain rapide et multimodal, qui intègre une chaîne efficace de déplacement, qui va d'un réseau de métro en croissance à des services de trains accrus, en passant par des services d'autobus plus compétitifs et coordonnés et des stationnements incitatifs disponibles, sans oublier une tarification équitable et accessible, et une information à la clientèle à la fine pointe de la technologie. Concertation, en mettant nos forces en commun avec nos partenaires tout aussi dédiés au transport collectif. Et réalisme, en nous documentant sur les voies financières empruntées ailleurs dans le monde et en invitant les partenaires gouvernementaux provincial et fédéral à miser sur le transport collectif, qui se révèle avec le temps un investissement aux retombées sociales, environnementales et économiques fortes et, qui est, par le fait-même, incontournable pour une société qui choisit la modernité.

Voici ce que vous propose le Plan stratégique de développement du transport collectif, un plan audacieux mais nécessaire grâce auquel, tous ensemble, et d'ici 2020, nous exprimons notre volonté de faire de la région métropolitaine de Montréal un fleuron du transport collectif en Amérique du Nord.

Joël Gauthier
Président-directeur général

LE TERRITOIRE DE L'AMT

Le territoire concerné regroupe 83 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake ; il s'étend de Saint-Jérôme à Saint-Jean-Baptiste dans l'axe nord/sud et de Hudson à Contrecœur dans l'axe est/ouest.

Sommaire

6 CONTEXTE
7 DÉMARCHE

8 **DIAGNOSTIC**
10 Enjeux démographiques et territoriaux
11 Évolution de la mobilité dans la région
12 Qualité du service offert à la clientèle
13 État du financement

14 **VISION 2020 DU TRANSPORT COLLECTIF MÉTROPOLITAIN**
15 CIBLES 2020
16 AXE 1 Des déplacements simplifiés pour la clientèle
18 Vers un accès amélioré aux réseaux de transport collectif
22 Vers des modes de transport collectif mieux coordonnés
24 Vers une harmonisation de la qualité de service
26 Vers une tarification métropolitaine mieux adaptée aux besoins
28 AXE 2 Des transports collectifs pour une meilleure qualité de vie
30 Vers un développement urbain orienté sur le transport collectif
32 Vers une électrification du réseau de transport collectif
34 AXE 3 Un réseau métropolitain rapide et multimodal
36 Une nouvelle approche de concertation métropolitaine : le comité d'axe
38 Vers de nouveaux services et une augmentation de la capacité du métro
40 Vers la consolidation et l'amélioration du service de trains de banlieue
42 Vers un réseau d'autobus à haut niveau de service

44 LES GRANDS PROJETS
46 LES INVESTISSEMENTS MÉTROPOLITAINS
48 RÉFLEXION SUR LES SOURCES DE FINANCEMENT
51 SUIVI DU PLAN

Dépôt : Bibliothèque nationale du Québec – ISBN 978-2-550-63181-1
Le présent document est une synthèse du plan stratégique, disponible en format PDF à www.amt.qc.ca

Depuis le début de ses activités le 1er janvier 1996, l'AMT a pour mission d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Pour remplir ce rôle, elle bénéficie d'un statut d'agence gouvernementale à vocation métropolitaine et relève du ministre des Transports du Québec.

MANDATS

Planifier, coordonner, intégrer et faire la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec nos partenaires

Contribuer à l'amélioration de l'efficacité des routes qui ont une vocation métropolitaine

Planifier et construire tout prolongement du réseau de métro

Exploiter le réseau de trains de banlieue et le réseau de transport métropolitain par autobus

Participer au financement de l'exploitation des services des 14 organismes de transport de la région

Poursuivre le soutien financier via le Programme d'aide métropolitaine au transport adapté ainsi que le développement, la coordination et la promotion du Service métropolitain de transport adapté auprès des 12 Services de transport adapté du territoire de l'AMT

Offrir à nos partenaires notre expertise et des outils qui répondent aux besoins divers en matière de financement et de gestion des déplacements

PARTENAIRES

ACTEURS EN TRANSPORT

Ministère des Transports du Québec (MTQ)

14 organismes de transport :

3 **sociétés de transport :**
Réseau de transport de Longueuil (RTL)
Société de transport de Laval (STL)
Société de transport de Montréal (STM)

9 **conseils intermunicipaux de transport (CIT) :**
CIT Chambly-Richelieu-Carignan (CITCRC)
CIT Haut-Saint-Laurent (CITSL)
CIT La Presqu'île (CITPI)
CIT Laurentides (CITL)
CIT Le Richelain (CITLR)
CIT Roussillon (CITROUS)
CIT Sorel-Varennes (CITSV)
CIT Sud-Ouest (CITSO)
CIT de la Vallée du Richelieu (CITVR)

1 **conseil régional de transport (CRT) :**
CRT de Lanaudière (CRTL)

1 **municipalité qui organise seule ses services de transport collectif :**
Ville de Sainte-Julie (OMITSJU)

Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM)

12 Services de transport adapté (STA)

PARTENAIRES MUNICIPAUX

83 municipalités situées sur notre territoire et la réserve indienne de Kahnawake

12 municipalités régionales de comté (MRC)

2 conseils d'agglomération (Montréal et Longueuil)

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

PARTENAIRES GOUVERNEMENTAUX

Conseil du trésor du Québec

Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) du Québec

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP)

Ministère des Finances du Québec (MFQ)

Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS)

Ministère des Transports du Québec (MTQ)

Partenariat public-privé (PPP) Canada

Transports Canada

Contexte

En conformité avec sa loi constitutive (art. 76 de L.R.Q.), « l'Agence doit produire un plan stratégique de développement du transport métropolitain précisant les objectifs qu'elle poursuit, les priorités qu'elle établit et les résultats attendus. Ce plan doit prévoir une perspective de développement du transport métropolitain sur une période de dix ans, incluant les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées, pour tous les modes de transport et tous les équipements et infrastructures métropolitains, y compris le métro. » Ce plan est ajusté annuellement et révisé tous les cinq ans. Le plan stratégique de l'AMT considère les orientations gouvernementales et métropolitaines en matière de transport, d'aménagement du territoire, d'environnement et d'accessibilité des services, contenues dans les différents plans.

Orientations gouvernementales et métropolitaines

Politique québécoise du transport collectif (MTQ, 2006) : vise une amélioration des services offerts à la population ainsi que la modernisation et le développement des infrastructures et équipements de transport collectif. CIBLE : + 8 % de hausse de l'achalandage du transport collectif d'ici 2012, soit 40 millions de déplacements annuels supplémentaires. RÉSULTATS : + 7 % entre 2006 et 2010.

Engagements du Québec lors de la Conférence de Copenhague (gouvernement du Québec, 2009) et **Plan de développement durable du Québec** (MDDEP, 2004). CIBLE : - 20 % de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2020 par rapport au niveau de 1990.

Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013 (MDDEP, 2007) : constitue le cadre de référence de la démarche gouvernementale de développement durable. CIBLE : Intégrer les impératifs du développement durable dans les stratégies et les plans d'aménagement et de développement régionaux et locaux.

Cadre d'aménagement 2001-2021 pour la région métropolitaine de Montréal (MAMROT, 2001) : vise un développement cohérent et durable de la région dans le respect des caractéristiques et de la capacité de charge de l'environnement. CIBLE : Développer le transport collectif de manière à en faire le mode privilégié de déplacement des personnes au centre et à destination du centre de la région d'ici 2021.

Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement (CMM, 2011) : vise une concentration du développement autour des équipements de transport collectif. CIBLE : 40 % des futurs ménages localisés aux points d'accès du réseau de transport collectif d'ici 2031.

Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques (gouvernement du Québec, 2011) : vise à réduire nos émissions de GES et notre dépendance au pétrole. CIBLE : 95 % des déplacements sur le réseau québécois de transport collectif faits grâce à l'électricité d'ici 2030.

Politique gouvernementale sur l'accès aux documents et aux services offerts au public pour les personnes handicapées (MSSS, 2007). CIBLE : Permettre aux personnes handicapées un accès en toute égalité aux services offerts au public, et notamment aux services de transport collectif.

Politique sur le vélo (MTQ, 2008) : vise une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements utilitaires des Québécois. CIBLE : Hausse de 50 % de la part modale du vélo dans les grandes agglomérations du Québec d'ici 2020.

Démarche

Les 7 grandes étapes de l'élaboration du plan stratégique

1	**Consultation des partenaires**	• Enjeux métropolitains et orientations • Identification des orientations et projets • Identification des cibles à atteindre	Printemps / Été 2010
2	**Analyse des orientations et initiatives**	• Priorisation préliminaire • Analyse des documents de planification des partenaires	Été / Automne 2010
3	**Rencontres des comités et consultations publiques**	• Poursuite des rencontres avec les partenaires • Consultation publique sur Internet • Comités d'experts	Automne 2010
4	**Sélection et priorisation des orientations et initiatives**	• Identification des initiatives préliminaires du plan stratégique • Orientations préliminaires	Automne 2010
5	**Forums d'échanges des partenaires**	• Validation des orientations et initiatives préliminaires	Hiver 2011
6	**Dépôt d'un document préliminaire**	• Consultation publique	Printemps 2011
7	**Dépôt d'un document final**	• Publication	Automne 2011

L'opinion des citoyens

Pour que notre plan stratégique s'inscrive véritablement dans la réalité métropolitaine, nous avons tenu à donner spécifiquement la parole aux citoyens de la grande région de Montréal. Du 26 octobre au 3 décembre 2010, nous avons donc mené sur Internet une consultation sur les services de transport collectif de demain. Ce fut un succès : plus de 3 000 personnes sont venues nourrir le débat de leurs constatations, enrichies par leur expérience vécue au quotidien sur le terrain.

Diagnostic

La mobilité en 2011

LE RÉSEAU MÉTROPOLITAIN EXISTANT

4	68	5	51	30 400	16	85	1
lignes de métro	stations	lignes de trains	gares	places dans 61 stationnements incitatifs	terminus métropolitains	km de voies réservées	express métropolitain

Diagnostic

Enjeux démographiques et territoriaux

Une croissance démographique soutenue

CONSTATS

Une population de 3,8 millions en 2010, dont plus de la moitié sur l'île de Montréal.

Une croissance démographique particulièrement forte en couronne de 1996 à 2006, croissance qui devrait se maintenir d'ici 2031.

4,3 millions d'habitants prévus d'ici 2031 (+ 750 000 personnes par rapport à 2006).

DÉFIS

Consolider l'offre de transport collectif vers l'île de Montréal.

Assurer une desserte plus compétitive des nouveaux bassins de population.

Les évolutions démographiques et la mobilité

CONSTATS

Un vieillissement marqué de la population depuis 2001 qui va s'accentuer d'ici 2031 (près du quart de la population âgée de 65 ans et plus). Une consolidation de la classe d'âge des 18 à 54 ans.

Une baisse de l'utilisation du transport collectif et une motorisation croissante des déplacements chez les personnes âgées.

Une baisse de la pratique du transport actif et une motorisation croissante des déplacements chez les enfants et les adolescents.

DÉFIS

Consolider les services de transport collectif pour les étudiants et les travailleurs.

Adapter les services de transport collectif à la mobilité des personnes âgées, notamment en améliorant l'accessibilité au réseau.

Augmenter les services de transport collectif en période hors pointe afin de répondre aux besoins en croissance.

Améliorer la compétitivité du transport collectif face à l'automobile.

Les enjeux de la croissance urbaine

CONSTATS

Une plus forte croissance démographique dans des territoires caractérisés par une faible densité résidentielle et un fort taux de motorisation.

Une croissance du parc automobile plus de deux fois supérieure à la croissance démographique (+ 300 000 automobiles entre 1998 et 2008).

DÉFIS

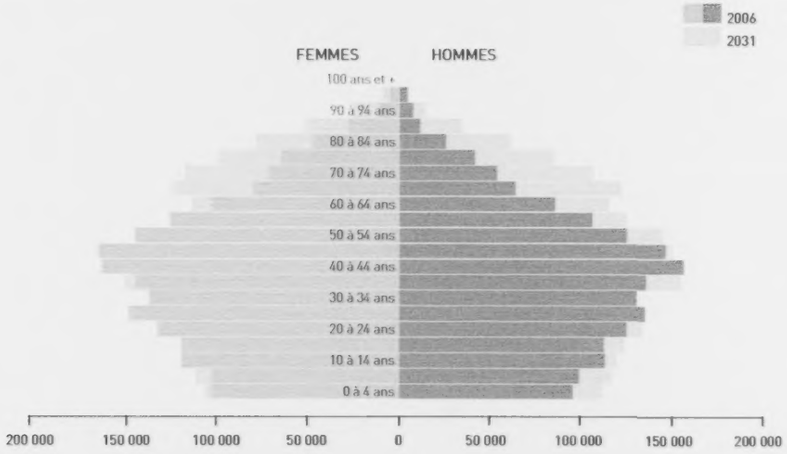
Densifier les activités urbaines le long des axes de transport collectif.

Améliorer la compétitivité du transport collectif dans un contexte de motorisation croissante de la population.

RÉPARTITION PRÉVUE DE LA POPULATION PAR TERRITOIRE

Sources : Statistique Canada, 2006 et Institut de la statistique du Québec (ISQ), 2009

RÉPARTITION PRÉVUE DE LA POPULATION PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ISQ, 2009

TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES EN 2008

Source : Enquête Origine-Destination (ODI) 2008

Évolution de la mobilité dans la région

Un regain d'utilisation du transport collectif

CONSTATS

Une première baisse des déplacements en automobile (- 1 % entre 2003 et 2008).

Une hausse de 15 % des déplacements en transport collectif entre 2003 et 2008.

Une part de marché du transport collectif en hausse depuis 2003 dans l'ensemble de la région de Montréal, passant de 22 % à 25 % en 2008.

Une des parts de marché les plus élevées en Amérique du Nord : 21,4 % sur 24 h.

DÉFIS

Accroître l'offre de transport collectif afin de répondre à la demande croissante.

COMPARAISON INTERNATIONALE DE LA PART MODALE DU TRANSPORT COLLECTIF (TC) – 24 H

Sources : Statistique Canada, 2006, *US Census 2006* et *American community survey 2005-2009*, données sur les déplacements domicile-travail (24 h)

Une grande facilité d'accès au centre-ville de Montréal en transport collectif

CONSTATS

Un centre-ville, principal bassin d'activités dans la région, qui bénéficie d'une grande facilité d'accès en transport collectif.

Certains bassins d'activités d'importance actuellement mal desservis par le réseau lourd de transport collectif.

Une très forte part de marché du transport collectif à destination de l'île de Montréal (36 % des déplacements). Une part de marché qui décroît au fur et à mesure que l'on se destine loin du centre de l'île.

DÉFIS

Favoriser le transfert modal vers le transport collectif pour les déplacements périphériques.

Accroître la capacité du réseau.

Une croissance de l'autonomie des secteurs périphériques de l'île de Montréal

CONSTATS

1,7 million d'emplois dans la région en 2006, dont 67 % sur l'île de Montréal.

Près de 300 000 emplois au centre-ville de Montréal.

Une forte croissance de l'emploi en couronne entre 2001 et 2006 ; une légère baisse du poids de l'île de Montréal en termes d'emplois au profit de la périphérie.

Une forte hausse des déplacements périphériques et des déplacements internes aux secteurs entre 1998 et 2008.

DÉFIS

Mieux desservir les pôles d'activités qui ne sont actuellement pas accessibles par le réseau lourd de transport collectif.

Répondre aux besoins croissants en déplacements internes et périphériques dans la région.

RÉPARTITION DE LA MOBILITÉ ET DE L'EMPLOI PAR SECTEUR

	COURONNE NORD	LAVAL	MONTRÉAL	LONGUEUIL	COURONNE SUD	RÉGION
Part modale TC 2003 (PPAM)	7 %	14 %	32 %	21 %	8 %	22 %
Part modale TC 2008 (PPAM)	9 %	16 %	35 %	24 %	11 %	25 %
Part de l'emploi dans la région 2006	9 %	8 %	67 %	9 %	7 %	100 %
Part des déplacements vers Montréal (24 h)	19 %	39 %	–	32 %	23 %	–
Part des déplacements internes (24 h)	72 %	55 %	94 %	62 %	64 %	–

Sources : Enquêtes OD 2003 et 2008, et Statistique Canada 2006

Diagnostic

Qualité du service offert à la clientèle

La compétitivité du transport collectif

CONSTATS

Temps de déplacement, accessibilité au réseau et fréquence du service : les trois facteurs les plus influents dans le choix du transport collectif.

Un état de saturation souvent important du métro, du train de banlieue, des terminus métropolitains et des stationnements incitatifs.

Des temps de parcours en transport collectif très compétitifs à destination du centre-ville, mais moins attractifs à destination des pôles d'activités non couverts par le réseau de modes lourds.

Un maillage de voies réservées métropolitaines pour autobus incomplet et une performance de l'autobus souvent affectée par la congestion.

DÉFIS

Améliorer les temps de parcours en transport collectif vers les principaux pôles d'activités de la région.

Accroître la capacité d'accueil du réseau de transport collectif métropolitain et le confort de la clientèle.

La qualité de l'expérience client

CONSTATS

Une satisfaction de la clientèle à l'égard du service de transport collectif globalement élevée, mais inégale entre les différents opérateurs.

Un recours à deux modes de transport collectif ou plus lors d'un même déplacement, pour près de 40 % de la clientèle.

Une information sur l'état des services de transport collectif la plupart du temps non disponible en temps réel.

DÉFIS

Faciliter les liens entre les modes et les opérateurs de transport.

Harmoniser l'information, la tarification et la qualité globale du service de transport collectif à l'échelle métropolitaine.

L'accessibilité au réseau

CONSTATS

Plus de 13 % de la population de l'île de Montréal vivant avec une forme d'incapacité, soit près de 200 000 personnes.

Un réseau métropolitain actuellement peu adapté aux personnes à mobilité réduite, mais qui le devient de plus en plus.

Un accès au métro ou au train de banlieue dans un rayon de 1 km du domicile pour 24 % de la population.

La majorité des clients accédant au métro en transport collectif ou actif ; c'est le cas de 38 % des clients du train de banlieue.

DÉFIS

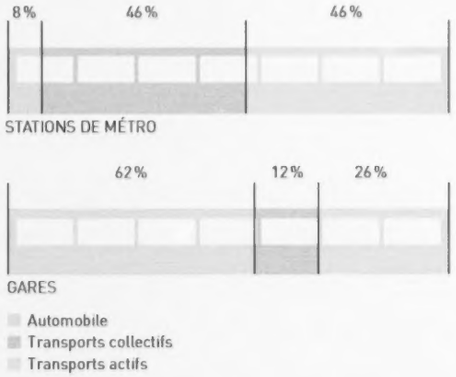
Tendre vers une accessibilité universelle de l'ensemble du réseau métropolitain.

Améliorer l'accès au réseau en transport actif et collectif.

FACTEURS D'INFLUENCE DANS LE CHOIX DU TC

Source : AMT (graphique adapté de IPSOS Décarie, 2008)

MODES D'ACCÈS AUX STATIONS DE MÉTRO ET AUX GARES DE TRAINS



Source : AMT, Enquête OD 2008 (métro) et Enquête à bord 2009 (trains).
Les données excluent les autres modes motorisés (taxis, motos, etc.).

État du financement

Des enjeux métropolitains

CONSTATS

La mise en place en 1996 d'un premier cadre fiscal métropolitain autonome accompagné de sources dédiées au transport collectif (taxe sur l'essence, droit sur l'immatriculation et 1 ¢ du 100 $ de richesse foncière uniformisée), ayant agi comme levier important de développement.

Depuis 15 ans, une implication croissante des différents contributeurs au financement global du transport collectif dans la région (comprenant la contribution des usagers), qui est passé d'environ 1 G$ en 1996 à plus de 1,6 G$* en 2010.

Des besoins croissants en transport collectif qui surpassent toutefois les sources de financement actuelles.

* Prévision basée sur les données budgétées de 2008

DÉFIS

Maximiser l'achalandage par une tarification adaptée, tout en maintenant l'équilibre financier de l'exploitation.

Assurer des sources de financement efficientes et suffisantes, qui stimuleront le développement du transport collectif.

Mieux utiliser les sources de financement en tant que leviers de gestion de la demande.

DÉVELOPPEMENT DES ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

	1996	2011
Trains de banlieue		
Lignes	2	5
Gares	30	51
Départs quotidiens	48	122
Stationnements métropolitains		
Reliés au RTM-A	5	23
Reliés aux gares	21	38
Places	9587	30400
Terminus métropolitains		
Nombre	6	16
Quais	118	219
Voies réservées métropolitaines		
Nombre	9	31
Longueur	41	85
Achalandage (en milliers)		
Trains de banlieue	6900	16800
Régional	398100	480000*

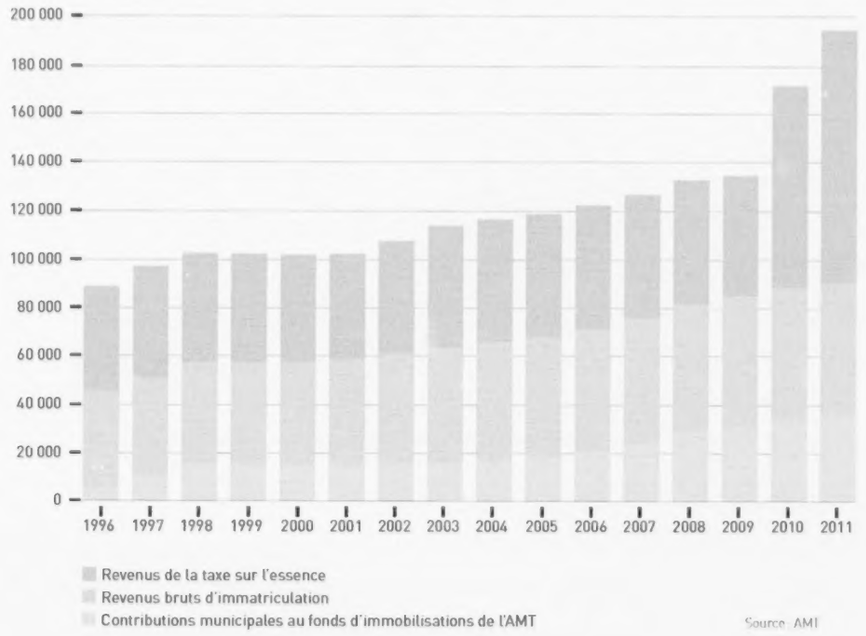
* 2010

Entente sur un nouveau cadre financier

En 2007, les municipalités de la région métropolitaine de Montréal ont convenu entre elles d'inclure le métro au cadre financier métropolitain en acceptant d'en partager le déficit d'exploitation et d'investissement. Cette entente marque la base sur laquelle s'appuient les principes de la proposition d'un nouveau cadre financier du transport métropolitain déposé par les municipalités en 2010.

Cette nouvelle entente propose de nouvelles modalités et responsabilités financières concernant les équipements et services métropolitains. Elle prend l'hypothèse de l'octroi, par le gouvernement, d'un financement additionnel dédié au transport collectif métropolitain de l'ordre de 55 M$ par an. Ce financement additionnel est accordé depuis mai 2010 avec le rehaussement de la taxe sur l'essence de 1,5 ¢, dont la distribution du produit est régie par décret dans l'attente de modifications conséquentes à la Loi sur l'AMT.

ÉVOLUTION ANNUELLE DES REVENUS MÉTROPOLITAINS



Source : AMT

VISION 2020 DU TRANSPORT COLLECTIF MÉTROPOLITAIN

Faciliter les déplacements et améliorer la qualité de vie des citoyens de la région métropolitaine de Montréal.

OBJECTIF : travailler ensemble pour des transports collectifs encore plus...

- **rapides et fréquents • simples et conviviaux**
- **accessibles et diversifiés**

Les axes stratégiques de développement du transport collectif pour la région métropolitaine de Montréal :

AXE 1 Des déplacements simplifiés pour la clientèle

AXE 2 Des transports collectifs pour une meilleure qualité de vie

AXE 3 Un réseau métropolitain rapide et multimodal

CIBLES 20

Des choix durables : plus de 300 000 tonnes de GES évitées chaque année

Qualité des services de transport

Des services de transport harmonisés et synchronisés

Une information à la clientèle disponible partout et en tout temps

Mobilité durable

Accès aux gares

% de la clientèle du train de banlieue qui se rendra à la gare par un mode de transport actif ou collectif

Déplacements (en millions)

Achalandage annuel du réseau de transport collectif métropolitain (tous modes)

Part de marché

Du transport collectif en pointe matinale

Déploiement du réseau

Voies réservées et mesures préférentielles pour autobus

Longueur du réseau de voies réservées métropolitaines

Accès au réseau

30 % de la population aura accès au réseau rapide dans un rayon d'1 km de son domicile, comparativement à 24 % actuellement, et 80 % dans un rayon de 5 km, contre 72 % aujourd'hui

Rapidité

40 % de la population aura accès au centre-ville en transport collectif en moins de 40 minutes, comparativement à 30 % actuellement, et 70 % en moins de 60 minutes, contre 63 % aujourd'hui

Lucie est déjà au travail. Elle n'a pas eu à attendre, elle avait consulté les horaires diffusés en temps réel sur Internet.

« Il faut faciliter le trajet des voyageurs. »

« Il faut simplifier le service et le rendre accessible à tous. »

« On ne devrait pas avoir à penser quel organisme de transport assure les déplacements. »

L'opinion des citoyens

AXE 1

Des déplacements simplifiés pour la clientèle

Agir sur l'aménagement des équipements métropolitains pour les rendre accessibles à tous. Travailler de pair avec les organismes de transport pour améliorer la coordination intermodale et pour harmoniser la qualité des services, l'information diffusée et la tarification métropolitaine.

VERS

UN ACCÈS AMÉLIORÉ AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF
DES MODES DE TRANSPORT COLLECTIF MIEUX COORDONNÉS
UNE HARMONISATION DE LA QUALITÉ DE SERVICE
UNE TARIFICATION MÉTROPOLITAINE MIEUX ADAPTÉE AUX BESOINS

VERS UN ACCÈS AMÉLIORÉ AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF

Le transport collectif doit être accessible à tous, quels que soient le mode de transport et le trajet empruntés ainsi que l'état de santé du client.

OBJECTIF : améliorer en continu l'utilisation de plusieurs modes de transport et l'accessibilité universelle au réseau.

TENDANCES

Madrid (Espagne)

LOS INTERCAMBIADORES : L'EXEMPLE DE MONCLOA

CONTEXTE

- Localisation : au nord-ouest de Madrid
- Intermodalité : autobus, trains, métro, autobus interurbains
- Typologie : modes de transport, commerces, place publique, habitat à proximité

PRINCIPES

- Inciter à l'utilisation du transport collectif
- Faire de la station un nœud intermodal
- Faciliter les correspondances
- Offrir une diversité de services
- Orienter le développement vers le transport collectif

RÉSULTATS

- Accroissement de la demande en transport collectif
- Agrandissement du centre d'échange
- Achalandage quotidien en 2007 :
  - 338 000 usagers (tous modes confondus)
  - 120 800 usagers interurbains
  - 58 800 usagers des autobus locaux
  - 158 300 usagers du métro
- Mixité urbaine

Sources : IAU îdf et CTM Madrid

Plus de
60%
des stationnements incitatifs connaissent des taux d'occupation supérieurs à **75%**.

Une logique intermodale

Les conditions d'accès aux terminus, gares, stations de métro et stationnements incitatifs doivent être améliorées. Cependant, face à la saturation de certains stationnements et aux limitations d'expansion, notamment dans les milieux plus densément urbanisés, nous voulons privilégier l'accès par des modes actifs et collectifs. Pour ce faire, il nous faut proposer une alternative à la voiture en solo qui soit agréable, sécuritaire et facile d'accès.

TRANSPORTS ACTIFS

Aménager des installations attrayantes

Actuellement, la grande majorité des clients des équipements métropolitains s'y rendent en automobile. Nous voulons renverser cette tendance en encourageant la pratique des transports actifs, comme la marche ou le vélo sur de courtes distances pour accéder à ces installations. Ce faisant, nous encourageons l'utilisation de modes de transport plus durables et du même coup, nous allégeons la demande dans nos stationnements incitatifs.

AMÉLIORER la circulation sécuritaire des cyclistes et des piétons à l'intérieur des équipements métropolitains (sécurité, liens cyclables, signalisation, chemins piétonniers, mobilier urbain, etc.).
OFFRIR un entreposage sécuritaire des vélos (vélostation, abris à vélo, etc.).

RABATTEMENT PAR AUTOBUS

Optimiser les infrastructures

Par manque d'espace, de quais ou d'infrastructures d'accueil, il y a des lieux où il est difficile, voire impossible, d'ajouter d'autres arrivées ou départs d'autobus. Des améliorations s'imposent pour continuer à répondre à la demande et développer de nouvelles clientèles.

OPTIMISER les aménagements pour augmenter la capacité d'accueil des quais d'autobus dans les sites les plus achalandés.
AMÉLIORER l'accès des autobus aux équipements métropolitains (boucles d'autobus, quais, feux prioritaires, entrées dédiées, etc.).
AMÉLIORER les aires d'attente pour la clientèle et les transporteurs.
CONSIDÉRER les opportunités d'interconnexion avec les services interurbains d'autobus.

TRANFERT MODAL

Développer les stationnements incitatifs

Les stationnements incitatifs sont desservis par des services de transport collectif qui comportent souvent un minimum d'arrêts pour atteindre la destination le plus rapidement possible. Nous voulons poursuivre leur développement dans les zones moins bien desservies, car ils contribuent au transfert modal. Cependant, parallèlement à l'agrandissement ou à l'étagement des stationnements existants, nous voulons optimiser l'accès des modes collectifs et actifs, qui représentent des investissements moins coûteux et plus soucieux du développement durable de la région.

POURSUIVRE le développement des stationnements incitatifs pour encourager le transfert modal.
ENCOURAGER la pratique du covoiturage, de l'auto-partage et du covoiturage par fourgonnette *(vanpooling)* aux équipements.

HORIZON 20

VERS UN ACCÈS AMÉLIORÉ AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF (suite)

12

Services de transport adapté au service des personnes admises.

Une logique d'accessibilité

Héritant d'infrastructures développées il y a parfois plusieurs décennies, le réseau métropolitain est globalement peu adapté aux personnes à mobilité réduite. Nous avons cependant la volonté d'accroître cette accessibilité, tant pour le réseau existant que pour les nouveaux projets. Parallèlement, nous voulons favoriser l'accès de la clientèle du transport adapté aux équipements du réseau régulier de transport collectif. Nous voulons aussi poursuivre le soutien, le développement, la coordination et la promotion du Service métropolitain de transport adapté.

TRANSPORT ADAPTÉ

Favoriser l'accès de la clientèle du transport adapté

Le Service métropolitain de transport adapté est un service intégré de transport adapté qui permet à la clientèle admise de se déplacer sur plusieurs territoires, sur l'ensemble du territoire de l'AMT. Ces déplacements métropolitains, effectués en porte-à-porte à l'aide de taxis ou de minibus, sont en croissance. Cependant, une amélioration continue de l'intégration des services de transport adapté doit être poursuivie. De plus, l'accès de la clientèle de transport adapté aux équipements de transport collectif doit être favorisé.

POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ

Mettre les principes en application

Nous avons adopté en 2008 une politique d'accessibilité, qui présente des orientations ambitieuses sur l'aménagement d'équipements accessibles à tous. La mise à niveau se fera graduellement selon les plans de développement en matière d'accessibilité.

STANDARDS D'ACCESSIBILITÉ

Mettre à niveau le réseau métropolitain

La majorité des équipements métropolitains ne répondant pas aux standards d'accessibilité établis, il faut planifier tous les nouveaux équipements (gares, stations de métro, terminus, stationnements) en fonction des critères d'accessibilité et mettre à niveau les équipements existants. Un premier pas a été fait avec l'acquisition des voitures de trains accessibles (voitures 3000).

HORIZON 20

POURSUIVRE le soutien, le développement, la coordination et la promotion du Service métropolitain de transport adapté.
FAVORISER l'accès de la clientèle de transport adapté aux équipements de transport collectif.

AMÉLIORER l'accessibilité aux équipements et services métropolitains.
PERMETTRE à la clientèle des transports collectifs métropolitains d'évoluer sans rupture dans la chaîne de déplacements.
ASSURER des conditions et mesures de sécurité qui répondent à l'ensemble de la clientèle.

SE DOTER d'un guide de standards incluant l'accessibilité.
FAIRE la mise à niveau progressive de l'accès aux équipements existants en fonction des requis d'accessibilité.
AMÉLIORER l'interface entre les services et les quais d'embarquement en fonction des requis d'accessibilité.

VERS DES MODES DE TRANSPORT COLLECTIF MIEUX COORDONNÉS

Les services de transport collectif doivent être coordonnés entre eux afin de faciliter les déplacements des clients qui utilisent plusieurs modes ou services de transport.

OBJECTIF : travailler ensemble pour simplifier le cheminement de la clientèle.

TENDANCES

États-Unis

LA NORME TCIP

CONTEXTE

- Nom : *Transit Communications Interface Profiles* (TCIP)
- Norme développée par l'*American Public Transportation Association* (APTA)

PRINCIPES

- Établir une norme commune d'échange de données
- Permettre une meilleure communication entre l'ensemble des systèmes de la région
- Permettre une meilleure coordination entre les différents modes et transporteurs
- Offrir aux usagers de l'information sur leurs déplacements en temps réel

Sources : AMT et APTA

Près de

40 %

des clients de la région utilisent plus d'un mode de transport collectif lors d'un même déplacement.

Une coordination intermodale

Le cheminement du client entre les différents modes et organismes de transport n'est pas toujours optimal, en raison d'une sensation de rupture au moment de la correspondance qui peut être plus ou moins longue selon les temps d'attente. Pour améliorer cette situation, il s'agit de mettre en place des mesures qui aideront les différents organismes de transport à améliorer la coordination des services et les prises de décisions lors de perturbations.

SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS (STI)

Améliorer la coordination des services

Nous voulons mettre en place les technologies nécessaires pour améliorer la coordination intermodale dans les équipements métropolitains, notamment aux terminus et aux gares. Ces technologies, à travers une intégration de l'information, facilitent la planification du service à offrir et permettent de l'ajuster en temps réel.

Ces technologies visent à :

- localiser le matériel roulant
- détecter les perturbations de services
- diminuer le temps d'attente (réel et perçu) aux points de correspondance
- adapter le service en fonction des perturbations des divers transporteurs
- améliorer le rabattement des autobus aux équipements métropolitains

PRISE DE DÉCISION

Améliorer les processus

Les organismes de transport doivent travailler ensemble pour trouver des mesures qui permettront d'améliorer la prise de décision lorsqu'une perturbation se produit sur l'un de leurs réseaux. D'une part pour intervenir le plus rapidement possible afin de minimiser les impacts sur la clientèle, et d'autre part pour lui permettre de prendre une décision éclairée quant à la poursuite de son déplacement.

COORDINATION DE L'INFORMATION

[1] CIT Chambly-Richelieu-Carignan, CIT Haut-Saint-Laurent, CIT La Presqu'île, CIT Laurentides, CIT Le Richelain, CIT Roussillon, CIT Sorel-Varennes, CIT du Sud-Ouest, CIT de la Vallée du Richelieu, CRT de Lanaudière, Ville de Sainte-Julie

[2] Centre de services de gestion de la circulation à Montréal (CSGC)

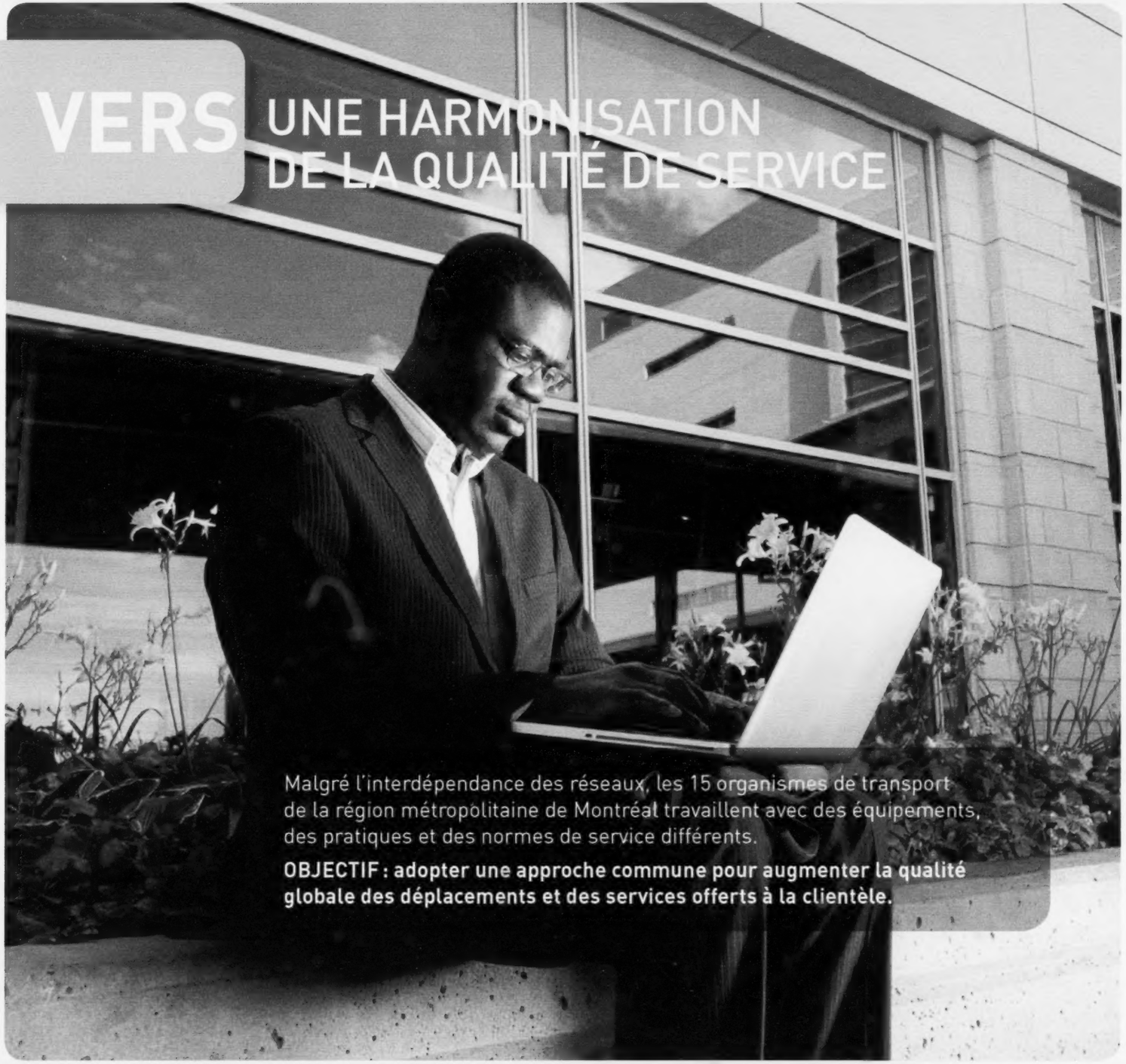
Source : AMT

HORIZON 2020

IMPLANTER un système d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs (SAEIV) intégré.
POURSUIVRE l'implantation de systèmes de localisation des trains et autobus.
AMÉLIORER les systèmes de détection des arrivées des trains et autobus aux équipements.

ASSURER des liens de communication entre les systèmes d'aide à l'exploitation des organismes de transport de la région.
UTILISER des normes communes pour l'échange d'information afin d'assurer l'interopérabilité des systèmes de transport de la région.

VERS UNE HARMONISATION DE LA QUALITÉ DE SERVICE



Malgré l'interdépendance des réseaux, les 15 organismes de transport de la région métropolitaine de Montréal travaillent avec des équipements, des pratiques et des normes de service différents.

OBJECTIF : adopter une approche commune pour augmenter la qualité globale des déplacements et des services offerts à la clientèle.

15

organismes de transport, une même volonté de satisfaire le client.

TENDANCES

Europe

LA NORME DE QUALITÉ DE SERVICE

CONTEXTE

- Norme européenne produite en 2002 par le Comité européen de normalisation (EN 13816 : 2002 Transport - Logistique et services – Transport public de voyageurs – Définition de la qualité de service, objectif et mesures)

PRINCIPES

- Spécifier les exigences permettant de définir, de cibler et de mesurer la qualité du service dans le domaine du transport collectif au sein de l'Union européenne
- Guider le suivi du service et la préparation des appels d'offres publics

Source : Comité européen de normalisation

HORIZON 20

Une approche commune

L'effet de rupture entre les réseaux de transport collectif peut constituer un frein au bon déroulement du voyage des clients et parfois même les inciter à délaisser le service. Il faut donc réduire cette perception de rupture lors des correspondances.

Une information de meilleure qualité

La diffusion d'information sous toutes ses formes est essentielle pour faciliter les déplacements de la clientèle des transports collectifs, et ce, avant même son départ pour la gare, le terminus, la station de métro ou l'arrêt d'autobus. En effet, la clientèle doit pouvoir circuler et s'informer facilement sur les réseaux qu'elle emprunte grâce à une information claire, abondante et en temps réel. De plus, un client qui voyage sur plusieurs réseaux doit pouvoir obtenir de l'information concernant les réseaux qu'il utilise, quel que soit le lieu où il se trouve, afin de connaître l'état des services et d'adapter son comportement en cas de perturbations.

QUALITÉ DE SERVICE

Augmenter la qualité globale des services

Il faut travailler à améliorer la prestation des services et la satisfaction de la clientèle au sein des différents organismes de transport. Un ensemble d'indicateurs communs à la région métropolitaine devrait être préalablement établi, validé et reconnu par chacun, dans une approche intégrée. Les indicateurs pourraient toucher à l'information, la sûreté, la sécurité ou même le service.

ÉTAT DES SERVICES

Développer une information en temps réel

L'information diffusée sur les services de transport aux équipements intermodaux est majoritairement une information planifiée et statique. Grâce aux STI, il est possible d'optimiser une information diffusée en temps réel. Cette information doit être omniprésente et disponible sur plusieurs supports de diffusion de l'information, comme les panneaux à message variable aux arrêts et aux quais d'embarquement, sur Internet et sur les appareils de communication portable (site mobile et SMS).

ACCESSIBILITÉ

Offrir une information adaptée à tous

L'information diffusée dans les équipements métropolitains ne répond pas toujours aux besoins diversifiés de la clientèle, notamment pour les personnes en situation de handicap.

CERNER davantage les besoins de la clientèle.
IDENTIFIER des éléments déterminants en matière de qualité de service.
SE DOTER de principes communs de qualité de service et de diffusion d'information.
ÉTABLIR un processus de mesures et d'amélioration continu.

SE DOTER de principes communs de diffusion d'information.
PROMOUVOIR, auprès des organismes de transport, le développement de systèmes intégrés permettant de diffuser de l'information en temps réel.
OFFRIR un portail d'information intégrant tous les services de transport collectif dans la région.
POURSUIVRE l'installation et le développement de supports de diffusion d'information intermodale incluant la notion d'accessibilité.

PRODUIRE une documentation sur les services de transport conformément à la Politique sur l'accès aux documents et services offerts au public pour les personnes handicapées.
METTRE graduellement aux normes la signalétique en fonction des standards.

TENDANCES

San Francisco Bay (États-Unis)

LE SYSTÈME D'INFORMATION EN TEMPS RÉEL 511

PRINCIPES

- Regrouper l'information en provenance de plus de 60 agences de transport, incluant les agences de transport adapté
- Offrir une information en temps réel concernant tout type de déplacement dans la région : automobile, transport collectif, covoiturage et vélo
- Permettre l'obtention des temps de parcours mis à jour en fonction des conditions de circulation
- Offrir une application accessible sur tous les téléphones intelligents

Sources : *San Francisco Bay Aera* et 511.org

VERS UNE TARIFICATION MÉTROPOLITAINE MIEUX ADAPTÉE AUX BESOINS

Une tarification métropolitaine intégrée est un atout majeur pour stimuler l'usage des transports collectifs. La tarification se doit d'être simple et adaptée à la diversité des besoins de la clientèle, peu importe le cheminement ou les services utilisés.

OBJECTIF : adapter la tarification à la complexité croissante de la mobilité des citoyens de la région métropolitaine.

TENDANCES

Francfort (Allemagne)

LE TÉLÉPHONE CELLULAIRE : NOUVEAU TITRE DE TRANSPORT

CONTEXTE

- Forte évolution des supports de titres de transport au cours des dernières années
- Expansion de nouvelles pratiques à travers le monde, notamment grâce à la technologie de communication sans contact
- Mise en place d'un projet pilote à Francfort

PRINCIPES

- Offrir la possibilité d'acheter des titres de transport, mais également de les valider à l'aide d'un téléphone cellulaire

RÉSULTATS

- 59 sites équipés et utilisation du service par plus de 270 clients
- Succès du projet pilote
- Service rendu permanent et étendu sur l'ensemble du réseau

Source : *Near Field Communication* (NFC) Forum 2011

Près de
700
titres de transport différents dans la région métropolitaine.

Une tarification métropolitaine simplifiée et performante

La tarification constitue un élément de mise en marché essentiel du transport collectif. Elle peut à la fois jouer un rôle incitatif lorsqu'elle est bien adaptée aux besoins du client et perçue comme juste face au service reçu. À l'inverse, elle peut décourager l'utilisation du transport collectif lorsqu'elle est trop complexe ou inadaptée.

INTÉGRATION TARIFAIRE

Simplifier les catégories de titres de transport

Déjà en 1982, le gouvernement du Québec amorçait des travaux visant à établir une structure tarifaire commune à tous les exploitants. Mais c'est vraiment depuis 15 ans que de grands pas ont été réalisés pour doter la région métropolitaine d'une tarification attrayante et cohérente. Le grand tournant s'est fait en 1998, avec l'adoption de l'intégration tarifaire sous la forme d'un système zonal.

Malgré ces avancées, le système tarifaire présente toujours certaines lacunes :

- un nombre important de titres différents, soit presque 700 dans la région
- des conditions d'accès variées aux rabais tarifaires selon le transporteur (étudiants, aînés, etc.)
- l'absence de tarification interzonale (par exemple, un client passant de la zone 4 à la zone 3 doit obligatoirement payer pour un titre zone 1 à 4 comme s'il effectuait un déplacement vers la zone 1)
- une relative complexité et un coût peu incitatif pour le client qui effectue un déplacement métropolitain ponctuel et qui doit s'acquitter d'une série de tarifs locaux

Nous voulons également faciliter l'utilisation du Service métropolitain de transport adapté à l'aide d'une tarification intégrée, simplifiée et accessible.

Pour réaliser tous ces objectifs, nous voulons créer une table métropolitaine de réflexion sur la tarification regroupant l'ensemble des acteurs impliqués.

HORIZON 20

RENDRE le transport collectif attractif par une simplification de la tarification pour la clientèle.
HARMONISER les pratiques tarifaires à l'échelle métropolitaine.
DÉVELOPPER des services et programmes de fidélisation.
ASSURER une veille technologique et implanter les nouveaux modes de perception.
PROPOSER une tarification intégrée, simplifiée et accessible.

William commence sa journée détendu. Il a laissé sa voiture à la maison et a marché jusqu'au terminus. Il a évité la congestion et contribué à réduire les émissions de GES.

« Le transport collectif, c'est l'avenir. »

« Le transport collectif contribue au bon développement des villes. »

« Il faut verdir le plus possible les lieux de passage et d'attente pour contrer les îlots de chaleur. Cela offre un meilleur confort et sert l'environnement. »

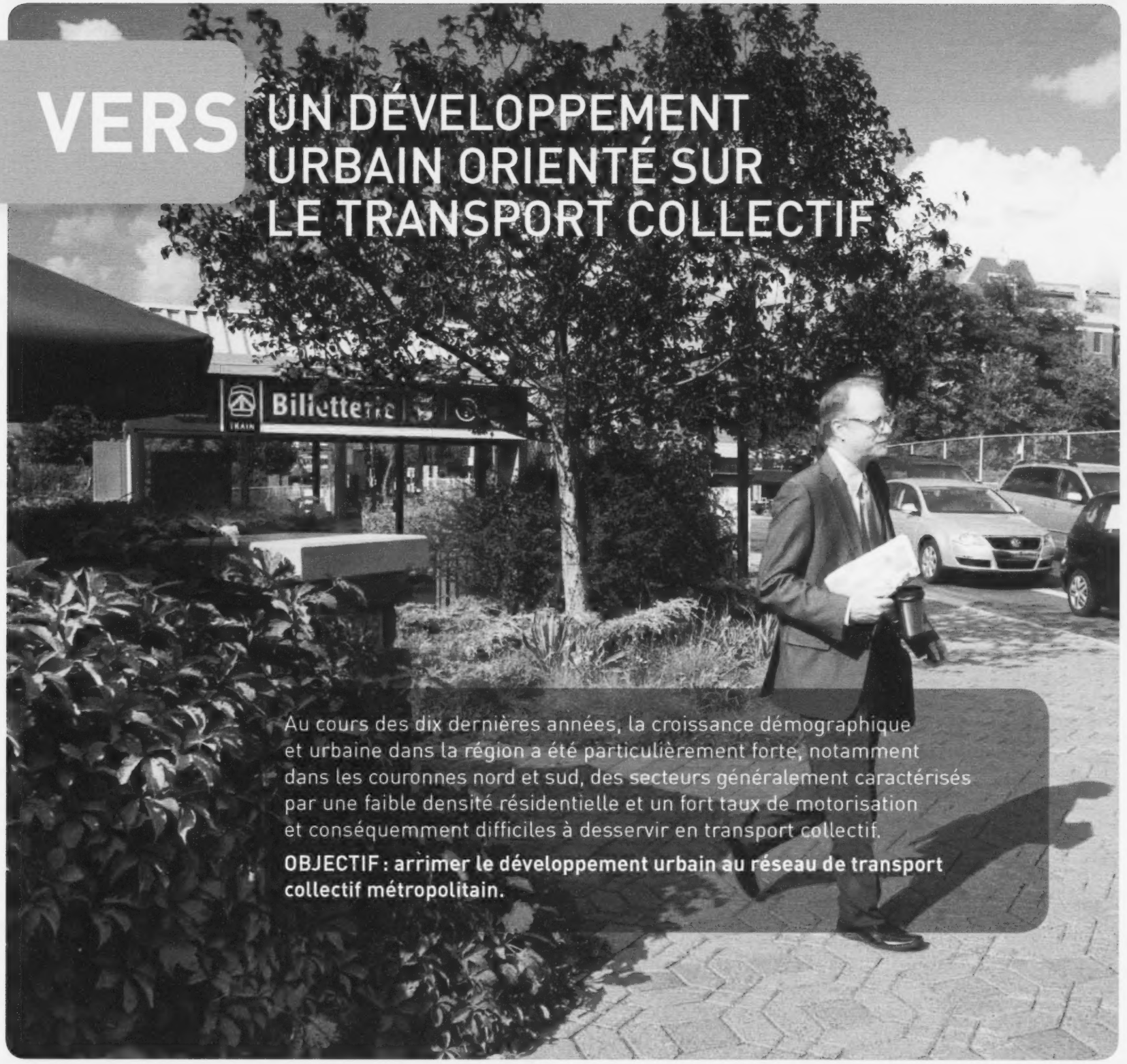
AXE 2

Des transports collectifs pour une meilleure qualité de vie

Faire du transport collectif un vecteur d'amélioration de la qualité de vie de l'ensemble des citoyens de la région métropolitaine de Montréal. Favoriser un aménagement du territoire intégré au réseau de transport collectif et assurer une insertion optimale des équipements au sein des milieux existants. Réduire les émissions de GES en misant de plus en plus sur les énergies renouvelables.

VERS UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ORIENTÉ SUR LE TRANSPORT COLLECTIF
UNE ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

VERS UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ORIENTÉ SUR LE TRANSPORT COLLECTIF



Au cours des dix dernières années, la croissance démographique et urbaine dans la région a été particulièrement forte, notamment dans les couronnes nord et sud, des secteurs généralement caractérisés par une faible densité résidentielle et un fort taux de motorisation et conséquemment difficiles à desservir en transport collectif.

OBJECTIF : arrimer le développement urbain au réseau de transport collectif métropolitain.

Le verdissement des stationnements permet de diminuer les îlots de chaleur.

TENDANCES

Santa Monica (États-Unis)

LE *CIVIC CENTER PARKING*

CONTEXTE

- Stationnement étagé d'une superficie de 28 000 m²
- Capacité d'accueil de 900 automobiles
- 1 000 m² de commerces en rez-de-chaussée

PRINCIPES

- Installer une membrane extérieure en verre coloré qui laisse circuler l'air et dégage des vues intéressantes pour les usagers
- Implanter des panneaux solaires photovoltaïques sur le toit, d'une superficie de 1 800 m² et d'une capacité énergétique de 181 kW, pour procurer de l'ombre au dernier étage du bâtiment

Source : *Architectural Record*

Des équipements durables

Minimiser l'impact des équipements métropolitains sur le milieu existant, anticiper les besoins de développement futurs et miser sur leur qualité architecturale et paysagère sont les trois principes majeurs qui dictent la réalisation des projets de transport collectif.

ÉQUIPEMENTS

Valoriser les sites

La création de milieux de vie de qualité autour des nœuds de desserte passe par la prise en compte du milieu d'insertion et l'intégration de critères de développement durable dans la conception des équipements afin de leur assurer une plus grande efficacité énergétique :

- optimiser l'espace et limiter les îlots de chaleur
- gérer de façon optimale les eaux pluviales
- intégrer les sources d'énergie renouvelable
- réduire la pollution visuelle et lumineuse

Concevoir des équipements durables implique aussi de miser sur la qualité architecturale et l'intégration paysagère des équipements, en apportant une attention particulière à la qualité des matériaux, du mobilier urbain, de l'éclairage et des accès piétonniers et cyclables.

HORIZON 20

ÉLABORER des directives de conception des équipements intégrant des critères de développement durable.
CONCEVOIR des équipements qui s'insèrent harmonieusement au milieu existant, qui soient modulables selon l'évolution des besoins et qui misent sur une architecture de qualité.

Des milieux de vie de qualité

L'aménagement du territoire et la planification du transport collectif sont intimement liés et interdépendants. D'un côté, un milieu urbain dense, diversifié et articulé autour des nœuds de desserte permet d'optimiser un réseau de transport collectif. De l'autre, une desserte en transport collectif représente une plus-value pour un quartier, en améliorant et en simplifiant la mobilité de ses résidents.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Améliorer les milieux de vie

Conscients de la volonté des municipalités de saisir les opportunités de développement générées par les terminus, les stations de métro et les gares, nous misons sur un réseau de transport collectif qui soutient un développement urbain durable. Ce mode d'aménagement, communément appelé *Transit-oriented development (TOD)*, vise à faire des nœuds métropolitains de transport collectif de véritables pôles de développement. Le TOD permet de :

- accroître l'accès par modes actifs
- accroître l'achalandage du transport collectif
- réduire l'utilisation de l'automobile
- offrir des milieux de vie de qualité, plus denses et diversifiés
- stimuler le développement économique
- financer les infrastructures de transport collectif par le biais de partenariats

SOUTENIR des stratégies d'aménagements urbains intégrés au réseau de transport collectif métropolitain avec le concours des municipalités.
PRIORISER les projets métropolitains sur la base de critères d'aménagement durable du territoire.
METTRE EN ŒUVRE des partenariats public-privé (PPP) visant le développement de terrains stratégiquement situés le long des axes métropolitains de desserte.

TENDANCES

Portland (États-Unis)

LE PROJET TOD À ORENCO STATION

CONTEXTE

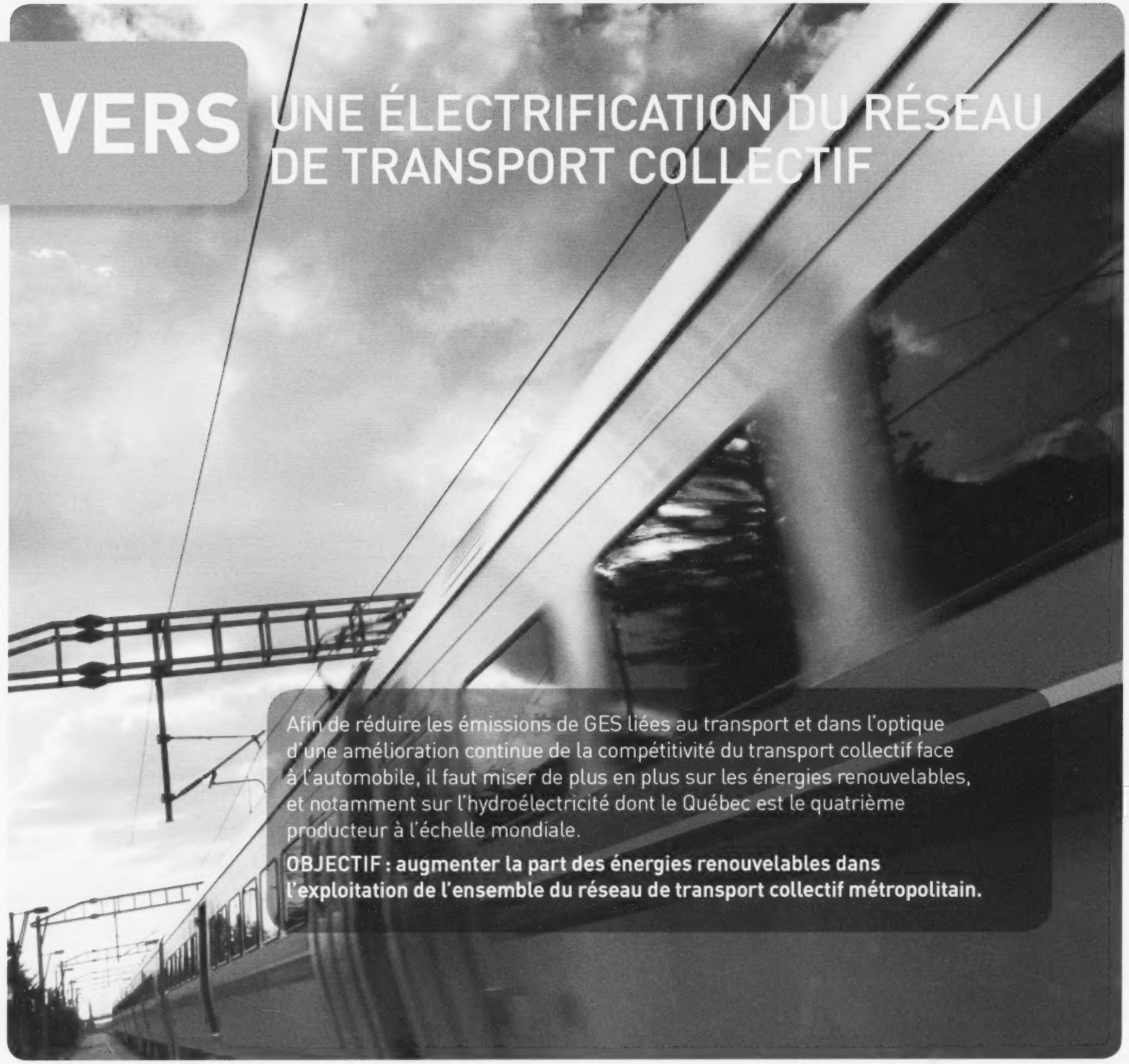
- Localisation : station de trains de la *Westside MAX Blue Line* située à Hillsboro
- Quartier d'une superficie de 85 ha
- 1 800 unités d'habitation

PRINCIPES

- Offrir une desserte en transport collectif
- Répondre à une diversité fonctionnelle : habitats, commerces et pôle d'emploi à proximité
- Proposer divers types d'habitats : appartements, maisons unifamiliales, condos et maisons de ville
- Tirer parti d'un design de rue propice au transport actif : largeur des emprises, aménagement paysager, etc.

Source : *Todadvocate*

VERS UNE ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF



Afin de réduire les émissions de GES liées au transport et dans l'optique d'une amélioration continue de la compétitivité du transport collectif face à l'automobile, il faut miser de plus en plus sur les énergies renouvelables, et notamment sur l'hydroélectricité dont le Québec est le quatrième producteur à l'échelle mondiale.

OBJECTIF : augmenter la part des énergies renouvelables dans l'exploitation de l'ensemble du réseau de transport collectif métropolitain.

La ligne Deux-Montagnes : première ligne de trains électrifiée au Canada.

TENDANCES

Laval (Canada)

CLIC : VERS LE COVOITURAGE EN VÉHICULE ÉLECTRIQUE

CONTEXTE

- Initiation, par la STL, d'un projet pilote de covoiturage à l'aide de voitures électriques en octobre 2011

PRINCIPES

- Accès aux stationnements incitatifs des stations de métro Cartier et Montmorency et de la gare Sainte-Dorothée
- Places de stationnement réservées aux équipes de covoiturage
- Installation de bornes de recharge de 240 V dans les trois stationnements incitatifs afin de faciliter les recharges

Source : AMT

Une énergie durable

Il faut améliorer la performance énergétique de l'ensemble du réseau et étendre l'électrification aux réseaux d'autobus et de trains de banlieue. À l'heure où la performance énergétique de l'automobile s'accroît rapidement, le transport collectif se doit d'amorcer une transition rapide vers les énergies renouvelables afin d'améliorer sa compétitivité et mieux contribuer au développement durable de la région. L'AMT souhaite miser ainsi sur l'hydroélectricité, dont le Québec est le quatrième producteur mondial, afin d'étendre l'électrification aux réseaux d'autobus et de trains de banlieue.

RÉSEAUX D'AUTOBUS

Prioriser l'électrification

Plusieurs organismes de transport dans la région ont déjà pris des engagements pour une électrification progressive de leur flotte d'autobus, en amorçant l'acquisition d'autobus hybrides diesel-électrique. L'implantation de modes entièrement électriques est également envisagée sur certains axes majeurs de la région.

De son côté, l'AMT souhaite prioriser l'électrification dans le développement des axes de transport métropolitains, notamment dans le cadre de projets de service rapide par bus (SRB). Concrètement, l'AMT entend analyser pour chaque nouveau projet métropolitain le potentiel d'une électrification future de l'axe, afin d'anticiper les aménagements requis.

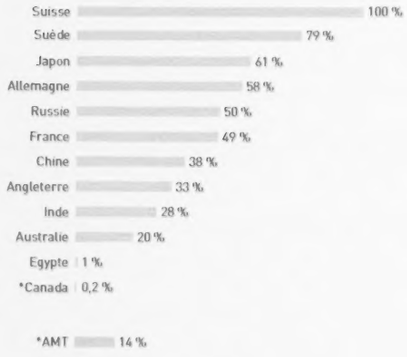
TRAINS DE BANLIEUE

Étendre l'électrification

La ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes est électrifiée depuis son ouverture en 1918 et permet déjà à près de 50 % de la clientèle du réseau de trains de banlieue de se déplacer quotidiennement en n'émettant qu'une quantité négligeable de GES. Outre l'évitement d'émissions de GES, l'électrification du réseau permettrait une réduction des nuisances liées au bruit et à la vibration ainsi qu'une amélioration des temps de parcours.

En prévision d'une électrification future du réseau de trains, l'AMT a déjà fait l'acquisition de locomotives bimodes fonctionnant en mode d'alimentation électrique ou diesel.

TAUX D'ÉLECTRIFICATION DES RÉSEAUX FERROVIAIRES EN 2007



* Compilation AMT
Source : Union internationale des chemins de fer, 2007

SOUTENIR l'électrification de la flotte d'autobus amorcée par les partenaires.
PRÉVOIR, dans les futurs axes de transport métropolitain par autobus, la réalisation d'études sur le potentiel d'électrification (ex. : SRB Pie-IX).
PRÉVOIR, en fonction des résultats d'études et en amont de la réalisation des projets, les équipements nécessaires à une transition vers une électrification future.

POURSUIVRE la collaboration avec les partenaires concernés, afin de parvenir à des ententes concernant l'électrification du réseau de trains de banlieue.
ÉLABORER, en partenariat avec Hydro-Québec, un plan directeur d'électrification du réseau.
ÉTUDIER la possibilité d'implanter un mode d'alimentation électrique de service dans les sites de garage des centres d'entretien.

TENDANCES

Corridor Northeast (États-Unis)

ÉLECTRIFICATION DU CORRIDOR ENTRE WASHINGTON, NEW YORK ET BOSTON

CONTEXTE

- Électrification de la portion New York-Washington dans les années 1930 et de la portion New York-Boston dans les années 1990

RÉSULTATS

- Corridor Northeast, exploité par la société Amtrak, entièrement électrifié
- Électrification du réseau de trains à grande vitesse (Acela) et des trains de banlieue

Source : *Federal Railroad Administration*

Christine n'a pas manqué son rendez-vous. Elle a évité les embouteillages en prenant un autobus sur une voie réservée, puis le métro.

« Il faut donner la priorité au transport collectif. »

« Il faut réduire le temps de déplacement pour se rendre au travail. »

« Il faudrait augmenter le service de transport collectif en dehors des heures de pointe. »

AXE 3

Un réseau métropolitain rapide et multimodal

Améliorer la performance du transport collectif pour amener un grand nombre de citoyens à délaisser l'automobile pour les déplacements quotidiens. Offrir un véritable réseau métropolitain rapide, multimodal et reconnaissable par la clientèle. Implanter des modes de transport appropriés aux différents contextes urbains.

VERS

DE NOUVEAUX SERVICES ET UNE AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ DU MÉTRO

LA CONSOLIDATION ET L'AMÉLIORATION DU SERVICE DE TRAINS DE BANLIEUE

UN RÉSEAU D'AUTOBUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

UNE NOUVELLE APPROCHE DE CONCERTATION MÉTROPOLITAINE

Le comité d'axe

TENDANCES

Île-de-France (France)

LES COMITÉS D'AXE

CONTEXTE

- Concept développé en 2001 dans le cadre du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF)

PRINCIPES

- Réunir les différents partenaires concernés par un projet de desserte dans une démarche de concertation
- Construire une compréhension commune des enjeux autour d'un projet de desserte
- Définir les modalités d'une desserte en transport collectif et formaliser les engagements des partenaires à travers l'adoption d'un contrat d'axe

RÉSULTATS ATTENDUS

- Création de 60 comités d'axe dans l'ensemble de la région Île-de-France
- Réalisation de 11 lignes express, des lignes d'autobus plus performantes en termes de rapidité et d'accessibilité au service

Source : STIF

La complexité des enjeux entourant la réalisation d'infrastructures de transport commande des solutions innovatrices pour mieux guider les projets et assurer leur réalisation. Pour ce faire, la concertation de l'ensemble des partenaires est primordiale. C'est dans cette optique que le plan stratégique 2020 propose un nouvel outil de gouvernance pour la région métropolitaine : le comité d'axe.

Le comité d'axe implique l'ensemble des intervenants au sein d'une démarche concertée, dans le but de faire émerger une solution de desserte dans un axe métropolitain de déplacement. Il vise à répondre aux besoins respectifs exprimés par les partenaires et à faire émerger des projets de desserte rassembleurs.

Le comité d'axe s'inscrit donc dans une démarche d'ouverture et de collaboration et poursuit trois objectifs principaux :

- associer les partenaires concernés à la définition d'un projet de desserte
- faire émerger des projets consensuels
- optimiser les investissements en transport collectif

Cette démarche de concertation a déjà été entreprise dans la région avec la mise en place du Bureau des partenaires concernant l'axe A-10 et le pont Champlain, et du Bureau de projet sur les prolongements du métro.

Pour assurer l'atteinte d'objectifs aussi ambitieux, la démarche d'un comité d'axe se divise en cinq étapes :

1. Mise en place du comité
2. Identification des besoins et des opportunités
3. Définition commune des solutions de desserte
4. Choix des outils de réalisation et de financement
5. Réalisation du projet

VERS DE NOUVEAUX SERVICES ET UNE AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ DU MÉTRO

Reconnu au titre d'équipement métropolitain, le réseau de métro est au cœur des déplacements effectués dans la partie centrale de la région métropolitaine. Avec près de 250 millions de déplacements effectués annuellement, il représente l'épine dorsale du réseau de transport collectif métropolitain.

OBJECTIF : poursuivre le développement des services et assurer le maintien en bon état du réseau existant.

Le prolongement de la ligne orange à Laval et l'acquisition des nouvelles voitures de métro constituent les derniers projets de grande ampleur du métro.

Source : STM

Un réseau de métro en croissance

L'engouement pour le métro, un mode de transport efficace et rapide, n'est plus à démontrer. En raison du succès de ce service, le réseau de métro montre des signes de saturation, particulièrement sur la ligne orange entre les stations Jean-Talon et Berri-UQAM, et sur la ligne verte entre les stations Berri-UQAM et McGill. Ce succès invite à l'implantation de modes guidés sur d'autres axes majeurs dans la région.

RÉSEAU ACTUEL

Maintenir le patrimoine

Afin d'être en mesure de développer les réseaux et d'accommoder une offre de service améliorée, il faut s'assurer que le patrimoine soit en bon état. Il faut offrir des équipements qui répondent aux attentes des clients et qui assureront la pérennité du réseau de métro. C'est dans cette optique que la STM poursuit ses projets de maintien Réno-systèmes et Réno-infrastructures.

NOUVELLES VOITURES DE LA STM

Augmenter l'offre de service

Les nouvelles voitures de métro (MPM-10) ajouteront la capacité nécessaire à l'augmentation de l'offre de service. Le déploiement de voitures boa possédant une enveloppe extérieure plus mince et permettant de diminuer le taux d'immobilisation, offrira ainsi une capacité de 24 % supérieure aux anciennes voitures. L'ajout de service permettra de réduire la pression exercée sur le réseau par un achalandage en constante augmentation.

BUREAUX DE PROJETS

Prolonger le réseau de métro existant et implanter un SLR ou une desserte rapide dans l'axe A-10

Placés sous la responsabilité conjointe de l'AMT et du MTQ, les bureaux de projets ont pour mandat d'arrimer les besoins des partenaires concernés, de compléter les études et de procéder à l'analyse des coûts et avantages des projets de prolongement du métro et d'implantation d'une desserte rapide pour l'axe A-10.

HORIZON 20

POURSUIVRE les projets de maintien : Réno-systèmes phases I à IV et Réno-infrastructures phases I à IV.

METTRE EN SERVICE les nouvelles voitures MPM-10.
AUGMENTER l'offre de service (STM).

POURSUIVRE le développement du réseau.
METTRE À JOUR les études de transport sur le corridor de transport collectif (autobus et SLR) et les analyses coûts-bénéfices dans l'axe A-10.
ENTAMER la construction d'un SLR ou d'une desserte rapide dans l'axe A-10.

VERS LA CONSOLIDATION ET L'AMÉLIORATION DU SERVICE DE TRAINS DE BANLIEUE

La période de croissance des quinze dernières années s'est appuyée sur un matériel roulant souvent vétuste et des infrastructures ferroviaires appartenant majoritairement aux compagnies nationales de chemin de fer (CN et CP) et avant tout dédiées au transport des marchandises. L'offre de service étant limitée par cette contrainte, les dernières années ont été marquées par une problématique de saturation du service.

OBJECTIF : réaliser des interventions majeures afin de poursuivre la croissance et répondre à la demande.

Depuis 1996, le train de banlieue a connu un essor fulgurant : de 6,9 millions de déplacements, son achalandage est passé à 16,8 millions en 2011.

ACHALANDAGE DES PRINCIPAUX RÉSEAUX DE TRAINS DE BANLIEUE DU CANADA ET DES ÉTATS-UNIS EN 2010

Rang	Région métropolitaine	Achalandage
1	New York	248,4 millions
2	Chicago	70,5 millions
2	Toronto	44,2 millions
4	Boston	35,9 millions
5	Philadelphie	34,9 millions
6	Montréal	15,5 millions

Source : APTA, Enquête sur l'achalandage, 2010

Des services de trains de banlieue accrus

De nombreux efforts doivent être réalisés afin de doter la région métropolitaine d'une offre de transport ferroviaire rivalisant avec les grandes métropoles du monde. Après une période d'extension du réseau de trains de banlieue, l'AMT fait le choix de consacrer les dix prochaines années à consolider et améliorer la qualité de service des trains de banlieue.

RÉSEAU ACTUEL

Établir un réseau davantage dédié aux passagers

La grande majorité des voies ferrées de la région appartenant au CN et au CP et étant équipées d'infrastructures avant tout dédiées au transport des marchandises, la capacité de l'AMT à offrir un service de plus grande qualité s'en trouve limitée. Il faut donc poursuivre nos efforts afin de doter la région d'un réseau de trains plus autonome et davantage dédié aux passagers.

SERVICES

Augmenter l'offre

Le réseau de trains de banlieue est actuellement destiné principalement à des déplacements vers le centre-ville et sa période d'exploitation est en grande partie réservée aux heures de pointe. L'augmentation de l'offre à toute heure de la journée et dans les deux directions est nécessaire pour accroître l'attractivité du train auprès de la clientèle.

INFRASTRUCTURES

Mettre le réseau à niveau

Le réseau ferroviaire de la région métropolitaine est doté d'infrastructures et d'équipements souvent vieillissants, construits pour le transport de marchandises mais souvent mal adaptés à un service comme le train de banlieue, où la fiabilité et le strict respect des horaires sont essentiels au maintien de la clientèle. Avec l'arrivée du nouveau matériel roulant qui accroît de façon importante la flotte de l'AMT, il est nécessaire de moderniser les infrastructures et de mettre à niveau l'ensemble du réseau.

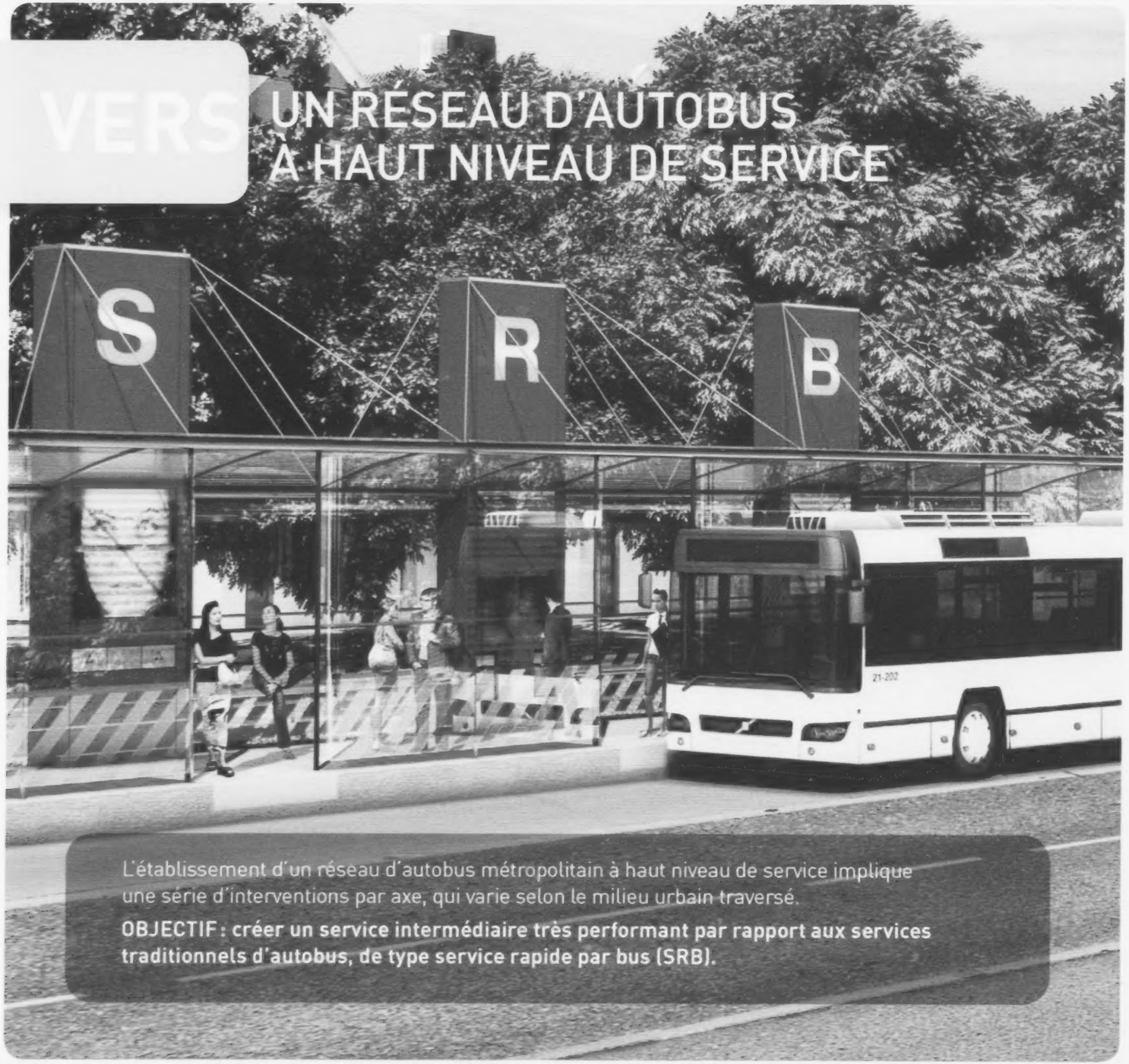
HORIZON 20

ACQUÉRIR ET CONSTRUIRE des emprises ferroviaires.
DOUBLER des voies afin d'augmenter l'offre de service et rendre le service plus fiable.
IMPLANTER des infrastructures dédiées au transport des passagers.

METTRE EN PLACE des services de trains express.
DÉVELOPPER les services en contre-charge et hors pointe.
AUGMENTER le nombre de départs.

IMPLANTER des centres d'entretien et sites de garage dédiés à la flotte de trains de passagers.
ASSURER le maintien adéquat des équipements et infrastructures.
METTRE À NIVEAU les voitures de la flotte existante selon les requis d'accessibilité.
ACCROÎTRE la capacité du tunnel Mont-Royal.

VERS UN RÉSEAU D'AUTOBUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE



L'établissement d'un réseau d'autobus métropolitain à haut niveau de service implique une série d'interventions par axe, qui varie selon le milieu urbain traversé.

OBJECTIF : créer un service intermédiaire très performant par rapport aux services traditionnels d'autobus, de type service rapide par bus (SRB).

Le service rapide par bus : une solution efficace pour optimiser le partage de la route.

TENDANCES

Los Angeles (États-Unis)

LA *SILVER STREAK LINE* DE *FOOTHILL TRANSIT*

CONTEXTE

- Système de SRB inauguré en 2007 et opéré par *Foothill Transit*, entre Montclair et Los Angeles

PRINCIPES

- Offrir une fréquence plus élevée et des arrêts plus espacés que sur les services d'autobus traditionnels
- Emprunter le système autoroutier (*San Bernardino Freeway*) de la périphérie de Los Angeles et le *El Monte Busway*, une voie réservée pour autobus à haut niveau de service
- Fonctionner à partir d'autobus articulés de la *North American Bus Industries*

RÉSULTATS

- Amélioration significative du temps de parcours

Source : *Metro, Silver Line*

Un réseau d'autobus performant

Pour accélérer le développement d'un réseau d'autobus à haut niveau de service reconnu comme performant pour la clientèle et exploité par les divers transporteurs de la région, il faut améliorer l'efficacité des corridors routiers et réduire les impacts de la congestion sur les services d'autobus. Un certain nombre de mesures sont proposées à cet effet : compléter le maillage de voies réservées et de mesures préférentielles pour faciliter le rabattement aux modes lourds et augmenter la capacité des équipements en soutien au réseau de voies réservées (terminus et stationnements).

AXES DE TRANSPORT

Établir des axes à haut niveau de service

L'établissement d'un réseau d'autobus métropolitain à haut niveau de service implique une série d'interventions par axe, qui varie selon le milieu urbain traversé. Certains de ces axes seront regroupés au sein de comités d'axe (cf. p. 36-37) visant à mieux définir les besoins et les solutions.

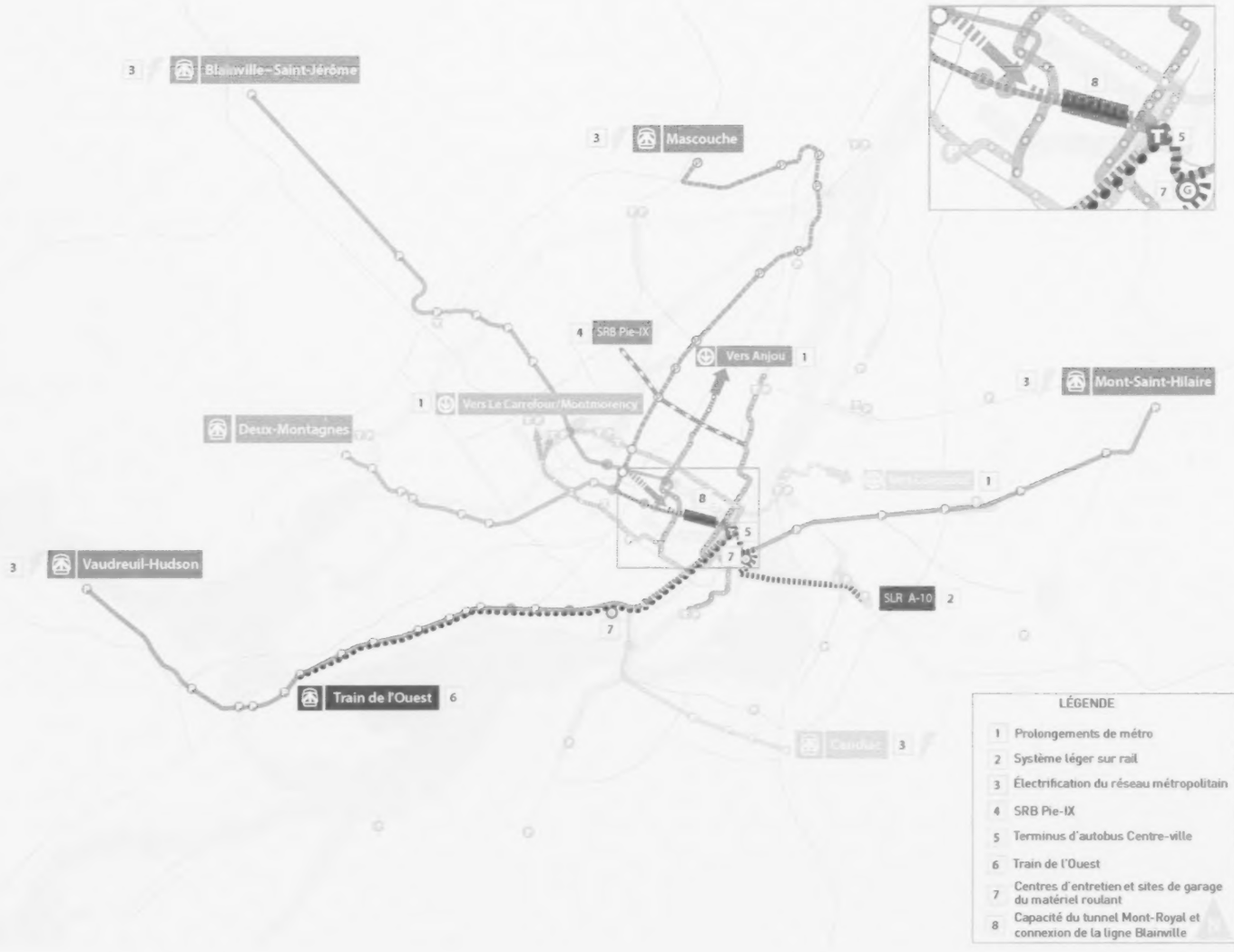
Pour chaque axe, des projets émergeront au cours des dix prochaines années, selon une typologie d'interventions adaptées à la demande en déplacement et à l'environnement urbain traversé. La voie réservée pour autobus demeure l'infrastructure la plus susceptible d'améliorer la performance d'un service, tout comme l'installation de feux prioritaires. Ultimement, un axe fort achalandé pourrait offrir un service de type SRB, qui reprend en quelque sorte les caractéristiques des systèmes sur rail (site propre, stations aménagées, confort amélioré, signature visuelle, etc.) pour créer un service intermédiaire très performant par rapport aux services traditionnels d'autobus. Un tel SRB sera développé sur l'axe Pie-IX et reliera Montréal et Laval.

HORIZON 20

TRIPLER la longueur du réseau de voies réservées et de mesures préférentielles.
IMPLANTER des voies réservées aux autobus sur le réseau autoroutier de la région métropolitaine.
IMPLANTER des mesures préférentielles le long d'axes stratégiques.

TRANSPORTS COLLECTIFS D'AVENIR

Les grands projets



1

Prolongements de métro : lignes orange, jaune et bleue

Un prolongement des lignes orange, jaune et bleue permettra d'augmenter la couverture du réseau de métro dans la région métropolitaine. Les bénéfices attendus sont nombreux, comme un accès plus rapide au centre-ville pour les populations nouvellement desservies et une hausse du transfert modal de l'automobile vers le transport collectif. Placé sous la responsabilité conjointe du MTQ et de l'AMT, un Bureau de projet est actuellement chargé de compléter les études sur les projets de prolongement de la ligne orange vers Bois-Franc et Laval, de la ligne jaune sur le territoire de Longueuil et de la ligne bleue vers Anjou.

2

SLR ou desserte rapide dans l'axe A-10/Centre-ville

La voie réservée du pont Champlain accueille aujourd'hui plus de 40 000 déplacements quotidiens, soit l'équivalent de la ligne jaune du métro. Les infrastructures actuelles étant saturées, l'implantation d'un SLR ou d'une desserte rapide dans l'axe de l'A-10 permettra d'établir une liaison rapide, libérée des aléas de la congestion et offrant une capacité accrue entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal. Un Bureau des partenaires a été créé afin de définir, en concertation avec les différentes parties prenantes, une solution de desserte rapide pour l'axe A-10. Ce Bureau prendra notamment en considération le scénario retenu pour le remplacement du pont Champlain.

3

Électrification du réseau métropolitain

À l'heure actuelle, seule la ligne Deux-Montagnes est électrifiée. L'AMT souhaite étendre l'électrification sur d'autres lignes du réseau. Elle a déjà fait l'acquisition de locomotives bimodes, fonctionnant en mode d'alimentation électrique ou diesel, dans l'optique d'une électrification progressive du réseau. Elle poursuit sa collaboration avec les partenaires concernés, notamment avec les compagnies ferroviaires CN et CP afin d'établir l'ordonnancement de l'électrification par ligne et par tronçon et d'énoncer différents scénarios pour une électrification progressive du réseau. L'électrification pourra également être considérée pour les axes métropolitains présentés dans le plan.

4

Service rapide par bus (SRB) Pie-IX

Le boulevard Pie-IX accueille près de 38 000 déplacements quotidiens en transport collectif. L'AMT souhaite offrir un service d'autobus de qualité supérieure en termes de rapidité, de fiabilité et de confort. Ce SRB comprendra des voies pour autobus bidirectionnelles, en site propre et implantées au centre du boulevard. Traversant Laval et Montréal, le tracé comprendra 21 stations et 3 stationnements incitatifs. Ce projet permettra d'augmenter le transfert modal de l'automobile vers le transport collectif, de faciliter le rabattement au métro et d'offrir un accès plus rapide au centre-ville en transport collectif. Entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite, il offrira aussi une information en temps réel à l'aide d'un système intégré de diffusion de l'information.

5

Terminus d'autobus Centre-ville

Le Terminus Centre-ville (TCV), principale desserte des autobus en provenance de la Rive-Sud, est actuellement saturé. L'AMT cherche donc à accroître sa capacité d'accueil. Ce projet prendra en considération les études sur le réaménagement de l'axe Bonaventure à Montréal, ainsi que les orientations du Bureau des partenaires concernant le remplacement du pont Champlain et l'implantation éventuelle d'un SLR ou d'une desserte rapide dans l'axe A-10. Ce nouveau pôle intermodal accueillera également des autobus de Montréal et du reste de la région métropolitaine.

6

Train de l'Ouest

L'AMT souhaite augmenter le nombre de départs de trains sur la ligne Vaudreuil-Hudson, afin d'offrir un accès plus rapide et plus fréquent vers le centre-ville, tout comme vers les pôles d'activités de l'ouest de l'île de Montréal. Un enjeu important concerne le partage des infrastructures avec le transport des marchandises. La solution pour améliorer le transport ferroviaire des personnes passe par l'aménagement d'un corridor de voies ferrées exclusivement réservé aux trains de passagers, entre l'ouest de l'île de Montréal et la gare terminale Lucien-L'Allier.

7

Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant Lachine et Pointe-Saint-Charles

Avec les nouvelles voitures multiniveaux et locomotives bimodes, la flotte de matériel roulant de l'AMT est passée à plus de 300 unités. L'AMT souhaite superviser elle-même l'entretien de son matériel roulant, pour améliorer la fiabilité et la qualité du service, tout en prolongeant la vie utile de son matériel. Deux nouveaux centres d'entretien et sites de garage vont être créés : un premier à Lachine accueillera le matériel circulant sur les voies du CP, tandis qu'un deuxième à Pointe-Saint-Charles accueillera les trains circulant sur les voies du CN. À la fine pointe de l'industrie, ces installations privilégieront les solutions techniques les plus performantes en matière énergétique et environnementale.

8

Capacité du tunnel Mont-Royal et connexion de la ligne Blainville–Saint-Jérôme

Actuellement, seule la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes transite par le tunnel Mont-Royal. La capacité d'accueil du tunnel doit impérativement être augmentée avant d'accueillir la hausse de service escomptée sur la ligne Deux-Montagnes et les rames du Train de l'Est (ligne Mascouche). De plus, afin de réduire le temps de parcours de la ligne Blainville–Saint-Jérôme vers le centre-ville, il est prévu d'aménager une liaison ferroviaire en tunnel entre la gare Parc et le tunnel Mont-Royal, jusqu'à la Gare Centrale.

TRANSPORTS COLLECTIFS D'AVENIR

Les investissements métropolitains

Les trois axes stratégiques du Plan se déclinent en de nombreuses initiatives. Parmi celles-ci, il y a huit grands projets d'envergure régionale sous la supervision de l'AMT. Les initiatives ont été déterminées en concertation avec les partenaires et établies en fonction des grandes orientations gouvernementales et métropolitaines.

Des investissements de près de

17 G$

Les montants présentés dans ce document sont en dollars constants (sans inflation) de 2011. Ils correspondent à des estimations à haut niveau qui sont basées sur des études de préfaisabilité et sur un exercice d'étalonnage effectué avec des projets de nature similaire. Ils représentent uniquement les coûts d'immobilisations des initiatives (planification incluant les frais déjà encourus, la conception et la construction) pour la période 2011-2020. Certains de ces projets engendreront des coûts au-delà de cette période.

LES GRANDS PROJETS

Ces projets permettront d'améliorer l'efficacité des réseaux de transport collectif de la région métropolitaine, d'accroître la capacité des services existants et de réduire leurs impacts environnementaux. Ils sont essentiels pour atteindre les objectifs de transfert modal et de part de marché des transports collectifs que se sont fixés l'AMT et ses partenaires.

LES AUTRES INITIATIVES

Plusieurs autres initiatives sont aussi proposées, d'une part pour l'établissement d'un réseau métropolitain rapide et multimodal ainsi que la consolidation et le maintien des services existants, d'autre part pour répondre aux besoins en terme d'accessibilité universelle, de STI, de transports actifs et de développement de stationnements incitatifs, le tout pour faciliter les déplacements de la clientèle et améliorer la qualité de vie des citoyens de la région.

HORIZON 20

7,2 G$, soit environ 42 % des investissements de l'AMT dans les 10 prochaines années.

9,6 G$, soit environ 58 % des investissements de l'AMT dans les 10 prochaines années.

Les grandes catégories de projets

Selon la CCMM, 10 M$ dépensés en transport collectif contribuent à soutenir

17,7 M$

en valeur ajoutée.

RÉSEAU d'autobus métropolitain
Outre les deux grands projets que sont le SRB Pie-IX et le Terminus Centre-ville, les interventions sur le réseau d'autobus métropolitain regroupent de multiples projets qui viennent répondre à la volonté de créer un réseau d'autobus performant pour la région, comme l'implantation de voies réservées et de mesures préférentielles le long de 26 axes identifiés, une offre de stationnements incitatifs adaptée aux besoins et l'implantation de terminus, ce qui favorisera les échanges intermodaux.

MÉTRO et autres modes guidés
Ces modes de transport requièrent des interventions majeures pour développer de nouveaux services et assurer le maintien du patrimoine.

- Métro :
  Le prolongement du réseau constitue le principal projet sous la responsabilité conjointe de l'AMT et du MTQ ; le maintien et le renouvellement des voitures ainsi que la réfection des infrastructures représentent aussi des besoins majeurs à court et moyen terme.
- Autres modes guidés :
  Le projet d'implantation d'un SLR ou d'une desserte rapide dans l'axe de A-10 et du pont Champlain sera entamé.

TRAINS de banlieue
En plus des grands projets, l'AMT souhaite assurer le maintien et l'amélioration des infrastructures par une série de projets d'envergure variée : maintien des infrastructures ferroviaires et des installations, acquisition et entretien du matériel roulant, etc. Le développement de nouveaux services, qui demeure une priorité, passe par l'amélioration de la signalisation et des infrastructures, l'aménagement de nouvelles gares et stationnements de même que l'accroissement de la capacité.

AUTRES actifs métropolitains
Diverses interventions sur l'ensemble du réseau métropolitain, tous modes confondus, seront nécessaires afin de favoriser l'intermodalité et la qualité globale des services offerts à la clientèle. Une multitude de projets assurera l'accessibilité universelle des services, l'amélioration de l'information offerte à la clientèle, l'implantation de systèmes d'aide à l'exploitation et l'accroissement de l'intermodalité par des aménagements attractifs (abris à vélo, chemins piétonniers, etc.).

Les deux catégories d'intervention :

- Développement :
  investissement dans de nouvelles infrastructures et équipements afin d'augmenter la capacité et la qualité du réseau de transport collectif, représentant environ 60 % des investissements requis.
- Maintien :
  investissement dans des infrastructures et équipements existants afin de maintenir la capacité et la qualité du réseau de transport collectif, représentant environ 40 % des investissements requis.

RÉPARTITION DES COÛTS D'IMMOBILISATIONS PAR MODE DE TRANSPORT ET CATÉGORIE D'INTERVENTION

En millions de $ (2011)	DÉVELOPPEMENT	MAINTIEN	TOTAL
Réseau d'autobus métropolitain	2 380	20	2 400
Métro et autres modes guidés	4 400	5 900	10 300
Trains de banlieue	3 000	700	3 700
Autres actifs métropolitains	400	-	400
Total	10 180	6 620	**16 800**

Sources : AMT et STM

TRANSPORTS COLLECTIFS D'AVENIR

Réflexion sur les sources de financement

Les sources de financement existantes

Les dernières années ont été marquées par un réinvestissement important du gouvernement du Québec dans les transports collectifs et notamment depuis la mise en place de la Politique québécoise sur le transport collectif en 2006. Les subventions versées par le MTQ, en ce qui concerne les investissements et l'exploitation, sont passées de 292 M$ en 2006 à près de 631 M$ en 2010 pour l'ensemble du Québec. Ces subventions ont permis à l'AMT de réaliser de nombreux projets.

Par ailleurs, trois sources de financement sont déjà en place dans la région : la taxe sur l'essence et le droit sur l'immatriculation servent à financer le fonds d'exploitation, tandis que la richesse foncière uniformisée, quant à elle, est dédiée au fonds d'immobilisations.

ENJEUX MÉTROPOLITAINS

Un des enjeux de l'AMT est de développer les systèmes de transport collectif, tout en respectant les principes de développement et de transport durables (sur les plans environnemental, social, économique), le tout dans un contexte de ressources financières limitées.

Les dernières années ont connu un regain d'intérêt pour le transport collectif, qui s'est traduit par une hausse majeure des investissements de l'ensemble des acteurs municipaux et gouvernementaux. Alors que les investissements en immobilisations et en exploitation atteignaient près de 1 G$ par année lors de la création de l'AMT en 1996, ils sont de l'ordre de 1,6 G$ en 2010. En ce qui concerne les investissements du gouvernement du Québec, ils ont été stimulés par la mise en œuvre des programmes liés à la Politique québécoise sur le transport collectif adoptée en 2006.

Toutefois, les sources de financement actuelles sont insuffisantes pour réaliser l'ensemble des projets de développement et de maintien identifiés dans le plan stratégique ; les besoins annuels spécifiques aux investissements en infrastructures sont de 1,7 G$ (en dollars constants de 2011). Devant un tel scénario, une mise à jour du cadre financier est nécessaire pour permettre la réalisation de ces nouveaux projets et assurer leur exploitation optimale. C'est dans cette optique que nous souhaitons mettre en place un comité métropolitain dont l'objectif sera de réfléchir et de proposer de nouvelles sources de financement réunissant l'ensemble de nos partenaires.

COÛTS d'immobilisations

La grande majorité du financement des projets provient du MTQ à travers son Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. La portion non subventionnée ou les projets non admissibles sont financés à même le fonds d'immobilisations qui est alimenté par une seule source de financement, soit :

- les contributions municipales à raison de 1¢ par 100$ d'évaluation foncière (36 M$ prévus en 2011)

COÛTS d'exploitation

Deux sources de financement sont déjà en place dans la région métropolitaine pour combler les coûts d'exploitation :

- une taxe de 3¢ par litre d'essence vendu (102 M$ prévus en 2011)
- un droit sur l'immatriculation de 30$ pour chaque véhicule de promenade de moins de 3 000 kg (57 M$ prévus en 2011)

Un ajustement de ces sources de financement permettrait l'accroissement de leur apport financier, ce qui répondrait à une portion des besoins en immobilisations identifiés dans le plan stratégique. À titre d'exemples, mentionnons :

- une augmentation de la taxe sur l'essence
  Modèle : Translink, l'autorité organisatrice de transport de la grande région de Vancouver, reçoit 15¢ par litre vendu sur son territoire (cette taxe passera à 17¢ en avril 2012) ; une partie de cette taxe est dédiée au transport collectif et l'autre au réseau routier.
- une taxe sur l'immatriculation qui varie en fonction de la catégorie du véhicule
  Modèle : Plus le véhicule est polluant, plus la taxe pourrait être élevée.

Des besoins
en infrastructures
de l'ordre de

1,7 G$

annuellement.

Revue des principales sources de financement dans le monde

Dans un contexte de ressources financières limitées, une réflexion sur les sources de financement s'avère nécessaire afin d'atteindre les objectifs fixés. En ce sens, l'AMT souhaite amorcer l'étude de nouvelles sources de financement en mettant en place un comité métropolitain réunissant ses principaux partenaires. Ce comité étudiera deux types de sources de financement : des sources spécifiques à des projets particuliers et des sources de financement plus globales.

SOURCES POUR DES PROJETS PARTICULIERS

Les sources de financement qui peuvent financer des projets particuliers regroupent principalement des mécanismes visant à capter une partie de la valeur créée par les projets (marché du carbone, captation de la valeur foncière et commercialisation). Sans pourvoir à l'ensemble des investissements requis pour la réalisation des projets de transport, ces sources peuvent s'avérer non négligeables et constituer un complément aux autres sources de financement par ailleurs disponibles, surtout si plusieurs sources sont utilisées conjointement. Certaines de ces sources sont présentées à titre d'exemples.

MÉCANISMES liés au marché du carbone

Le marché du carbone est un endroit où sont négociés et échangés des droits d'émission de GES.

Échange des droits d'émission de GES
Revente des crédits d'émission liés à des projets de transport collectif qui permettent une réduction des émissions de GES.
Modèle : SRB de Bogotá (Colombie)

MÉCANISMES de captation de la valeur foncière

Le principe repose sur le fait que les projets de transport collectif entraînent généralement une plus-value foncière pour les propriétaires situés à proximité de tels projets. Une partie de la valeur foncière générée par le projet peut ainsi être récupérée afin de contribuer aux investissements initiaux requis.

Financement par les revenus fiscaux anticipés
Mieux connue sous son appellation anglaise de *Tax increment financing* (TIF), cette source correspond aux recettes fiscales sur les appréciations foncières découlant de la réalisation des projets.
Modèle : Tramway de Portland (États-Unis)

Taxe d'amélioration locale
Taxe spéciale sur une propriété ou un commerce qui est situé dans un périmètre préalablement défini et qui profite de la mise en place d'une nouvelle infrastructure.
Modèle : *Crossrail* de Londres (Angleterre)

Partenariat de développement immobilier
Type de partenariat, souvent lié au développement d'actifs situés autour de nœuds de transport (ex. : gare ou terrain inoccupé), qui est établi entre une entité publique de transport et une entreprise privée qui apporte une expertise sectorielle ainsi qu'une partie du financement nécessaire à la mise en place de la nouvelle infrastructure.
Modèle : *Station Cascade* à Portland (États-Unis)

Droits d'aménagement
Frais supplémentaires imposés à des promoteurs immobiliers pour financer la mise en place des infrastructures nécessaires pour desservir les nouveaux développements résidentiels, commerciaux ou industriels.
Modèle : Métro de Dublin (Irlande)

ÉMISSION d'obligations

Les besoins financiers des projets sont plus intenses au moment de leur réalisation alors que les sources de fonds citées précédemment se matérialisent sur plusieurs années. Cet écart temporel peut toutefois être résolu par l'émission d'obligations sur la base des sources de fonds anticipées. Ce mécanisme est communément appelé *Revenue bond*.
Modèle : Prolongement de la ligne 7 du métro de New York (États-Unis)

SOURCES GLOBALES DE FINANCEMENT POUR LE TRANSPORT COLLECTIF

Les sources de financement qui ne sont pas liées à un projet particulier peuvent permettre le financement d'une partie ou de la totalité d'un système. Elles sont disponibles à l'ensemble des initiatives de transport collectif, sont généralement plus stables et prévisibles sur un horizon temporel à long terme et peuvent servir d'outils de gestion de la demande. Puisque la mise en place de ces sources nécessite l'adoption d'une approche concertée, le comité de réflexion sur le financement pourra explorer différentes pistes de solution. Outre des sources telles que la taxe sur l'essence et le droit sur l'immatriculation, voici quelques exemples existants à travers le monde.

Péage urbain
Montant à acquitter par les automobilistes pour accéder à une zone ou un territoire.
Modèles : Stockholm (Suède), Londres (Royaume-Uni)

Tarification selon la distance parcourue
Automobilistes tarifés en fonction de la distance qu'ils parcourent, des zones qu'ils franchissent et des heures au cours desquelles ils circulent.
Modèle : Projet pilote de Portland (États-Unis)

Taxe sur les stationnements
Taxe imposée sur les espaces de stationnements non résidentiels.
Modèle : Vancouver (Canada)

Taxe sur la masse salariale
Versée par les entreprises bénéficiant des infrastructures de transport collectif.
Modèles : Portland (États-Unis), France

TENDANCES

Portland (États-Unis)

PROJET DE TRAMWAY

SOURCES NOVATRICES DE FINANCEMENT

- Financement par les revenus fiscaux anticipés
- Taxe d'amélioration locale
- Obligations adossées à des revenus de stationnement

CONTRIBUTION

- 67 % des coûts d'immobilisations de 103 M$

Sources : *Portland Streetcar* et TriMet

Modes de réalisation

La Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructures publiques du gouvernement du Québec stipule que les projets dont les coûts estimés sont supérieurs à 40 M$ doivent faire l'objet d'une analyse des différents modes de réalisation potentiels. L'AMT s'engage ainsi à réaliser chacun des projets de la façon la plus optimale en termes de coûts, d'échéancier et de transfert de risques en respectant les modalités de la politique-cadre.

PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ (PPP)

Le mode de réalisation PPP vise à ce qu'un organisme public s'associe à une entreprise ou un regroupement d'entreprises pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et/ou l'entretien du projet.

CLÉS EN MAIN

Le mode « clés en main » consiste à confier à une entreprise ou à un regroupement d'entreprises la préparation des plans et devis et la réalisation de l'infrastructure publique.

TRADITIONNEL

Le mode traditionnel consiste à compléter les plans et devis détaillés avant de procéder au lancement de l'appel d'offres public visant à confier la réalisation de l'infrastructure à un seul entrepreneur.

GÉRANCE

Le mode en gérance consiste à confier la réalisation de l'infrastructure à plusieurs entrepreneurs, et ce, après que l'ensemble des plans et devis détaillés des divers lots aura été complété.

Financement du gouvernement fédéral
Pour chacun des projets qu'elle mettra de l'avant, l'AMT évaluera l'implication du gouvernement fédéral dans son financement. L'engagement de ce palier de gouvernement au financement des besoins identifiés dans le plan 2020 est essentiel, qu'il s'agisse de projets d'infrastructures d'envergure ou d'interventions plus ciblées. Le Fonds PPP Canada peut actuellement contribuer à hauteur de 25 % des coûts des projets réalisés dans le cadre d'un PPP. Le gouvernement fédéral dispose également de multiples programmes de financement pouvant couvrir certains investissements dans des projets de transport collectif d'envergure variée.

Suivi du plan

Le Plan stratégique de développement du transport collectif – Vision 2020 se veut l'élément déclencheur d'une série de projets majeurs visant à améliorer de façon importante la mobilité par des réseaux structurants et rapides, mais également par des interventions plus légères sur la qualité du service offert à la clientèle. Afin de suivre le déploiement concret du plan stratégique, un bilan de l'avancement des investissements, projets et initiatives sera effectué annuellement. Présenté dans le rapport d'activités de l'AMT, ce bilan permettra aux partenaires, à la clientèle du transport collectif et à l'ensemble des citoyens de la région de suivre la mise en œuvre du plan stratégique.

VISION 2020

DU TRANSPORT
COLLECTIF MÉTROPOLITAIN

AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

700, rue De La Gauchetière Ouest, 26e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2

amt.qc.ca